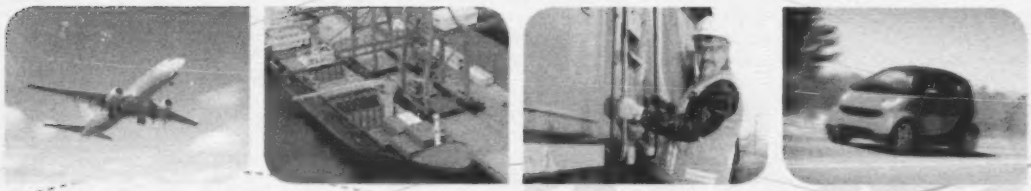
TP 14816

# LES TRANSPORTS AU CANADA 2013



## Un Survol

Canada

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada 2014
Numéro de cat. T1-21/ 2013F-PDF
ISSN 1920-0854
Document également disponible en anglais : « Transportation in Canada 2013 »
No T1-21/ 2013E-PDF

# Table des matières


Lettre de la ministre ..... I

1. Introduction ..... II

2. Transports et économie ..... 1

3. Dépenses et recettes gouvernementales en transporta ..... 2

4. Transport aérien ..... 7

- Cadre économique et infrastructure ..... 7
- Environnement ..... 9
- Sécurité ..... 10
- Sûreté ..... 11

5. Transport maritime ..... 12

- Cadre économique et infrastructure ..... 12
- Environnement ..... 14
- Sécurité ..... 15
- Sûreté ..... 16

6. Transport ferroviaire ..... 17

- Cadre économique et infrastructure ..... 17
- Chemins de fer ..... 17
- Environnement ..... 19
- Sécurité ..... 20
- Sûreté ..... 21

7. Transport routier ..... 22

- Cadre économique et infrastructure ..... 22
- Environnement ..... 25
- Sécurité ..... 26
- Sûreté ..... 26

8. Transport de marchandises dangereuses ..... 28

9. Portes d'entrée, corridors et transport multimodal ..... 29

10. Table des matières de l'addenda statistique ..... 32

Minister of Transport | Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

MAY 1 4 2014

Son Excellence, le très honorable David Johnston, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.
Gouverneur général et commandant en chef du Canada
Résidence du gouverneur général
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario) K1A 01A

Votre Excellence,

C'est avec grand plaisir que je vous soumets les Transports au Canada, 2013, le 7e rapport annuel sur la situation des transports au Canada, comme l'exige l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* 2007.

Le rapport contient les données et les informations les plus récentes et reflète les défis et les opportunités auxquels font face le système de transport du Canada, ses opérateurs et utilisateurs. Il donne une vue d'ensemble des événements clés, des enjeux actuels et des efforts en cours pour rendre le système autant que possible plus efficace, respectueux de l'environnement, sûr et sécuritaire. Son addenda comprend des statistiques de transport utiles, des chiffres, des graphiques et des cartes.

En 2013, le réseau de transport du Canada, que ce soit en termes de passagers ou de fret, a continué de croître et a complété sa reprise suite à la crise de 2008. Sur une note tragique, 2013 a également vu la mort de 47 personnes à la suite d'un déraillement à Lac-Mégantic, Québec -- un évènement qui a stimulé des efforts pour assurer la sécurité du transport ferroviaire de fret.

J'espère que ce rapport fournira aux Membres du Parlement, les intervenants et le public des informations utiles sur l'état du système de transport du Canada et de son impact sur le pays.

Je vous prie d'agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments distingués.

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée
Ministre des Transports

# 1. Introduction

*Les transports au Canada est la publication économique et statistique phare de Transports Canada. Ce rapport permet à la ministre des Transports de s'acquitter de son obligation de présenter annuellement un compte rendu au Parlement de la situation des transports au Canada, comme le prescrit l'article 52 de la Loi sur les transports au Canada, qui se lit comme suit :*

***Survol de l'industrie***
*52 (1) Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre établit, en utilisant les meilleures informations connues, un rapport qu'il dépose devant chaque chambre du Parlement et qui résume la situation des transports au Canada*

***Examen de la situation de l'industrie***
*(2) Tous les cinq ans, le ministre présente un rapport approfondi de la situation des transports au Canada qui traite notamment :*

(a) du rendement économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne;

(b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;

(c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;

(c.1) des perspectives à long terme et des tendances dans le domaine des transports au Canada;

(d) de toute autre question de transport que le ministre estime indiquée.

*Les transports au Canada 2013* est la 22e édition du rapport, et la 7e édition depuis l'entrée en vigueur, en 2007, des modifications à l'article 52 de la Loi. Il comporte un survol et un addenda statistique. Le Survol présente les principaux points saillants des événements les plus marquants dans le secteur des transports en 2013 et comprend les plus récentes statistiques clés.

L'addenda statistique de l'édition 2013 a été sensiblement modifié et simplifié. Il comporte désormais 186 tableaux et graphiques qui appuient et enrichissent le survol. L'addenda statistique fournit les données les plus récentes disponibles et, le cas échéant, des données historiques. Il contient de l'information détaillée sur plusieurs domaines, notamment l'emploi, le commerce et le tourisme, la consommation d'énergie, et les statistiques sur les accidents et les incidents par mode. Les tableaux et graphiques de l'addenda traitent également des infrastructures de transport, de la structure de l'industrie, des niveaux d'activité et du rendement, ce qui accroît l'étendue de l'information contenue dans ce rapport.

Le survol des Transports au Canada 2013 présente quelques faits saillants de l'année pour chaque mode de transport (aérien, maritime, ferroviaire et routier) et examine ceux-ci sous cinq angles différents : les dépenses et les revenus du gouvernement, le marché et l'infrastructure, l'environnement, la sécurité et la sûreté, ainsi que les considérations macroéconomiques sous-tendant la demande de transport de passagers et de marchandises au Canada. Ces faits saillants ne dressent pas un portrait complet de tous les événements qui sont survenus dans le domaine des transports au Canada en 2013. Ils servent plutôt à présenter au lecteur une vue d'ensemble de ce qu'était l'état du réseau de transport du Canada à la fin de 2013. L'édition de cette année porte une attention particulière sur le tragique déraillement de train survenu à Lac-Mégantic, au Québec qui a coûté la vie à 47 personnes.

Le 6 juillet 2013, aux alentours de 1 h 15, un train de la MMA transportant 72 wagons de pétrole brut du champ pétrolier Bakken (principalement dans le Dakota du Nord) vers la raffinerie Irving à Saint John a déraillé dans le centre-ville de Lac-Mégantic, au Québec. Le déraillement est survenu dans un virage serré, provoquant des explosions qui ont fait 47 morts et qui ont détruit plus de 30 édifices dans le centre de la ville. Ce fut l'accident ferroviaire le plus meurtrier au Canada depuis 1864. Le Bureau de la sécurité des transports (BST) enquête sur les causes de la tragédie. Son rapport est attendu en 2014.

Près de six millions de litres de pétrole ont brûlé ou se sont déversés lors de l'accident. Le pétrole a imprégné le sol du lieu de l'accident, s'est infiltré dans le système d'égouts municipal et s'est déversé dans le lac et la rivière Chaudière située à proximité. Environ 100 000 litres de pétrole se sont déversés dans la rivière Chaudière.

On estime le coût de nettoyage et de décontamination à plus de 200 M$. Le gouvernement du Canada s'est engagé à verser jusqu'à 95 M$ pour la décontamination des eaux et des sols pollués par le déraillement et 25 M$ pour répondre aux besoins d'intervention et de rétablissement immédiats. Au total, ce sont plus de 120 M$ que le gouvernement du Canada s'est engagé à accorder pour soutenir la collectivité de Lac-Mégantic.

À la suite de l'accident, le gouvernement du Canada a annoncé dans le Discours du trône de 2013 qu'il exigera que les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer contractent une assurance additionnelle, et il mettra en place des mesures ciblées pour accroître la sécurité du transport ferroviaire des marchandises dangereuses. Ces actions comprennent des mesures pour tester et catégoriser le pétrole brut, partager des informations avec les municipalités et les premiers répondants sur les biens qui traversent leur communauté et enlever, mettre à niveau ou remplacer les wagons-citernes.

Le 18 décembre 2013, le tronçon de la voie qui traverse la ville de Lac-Mégantic a été rouvert après une fermeture de cinq mois et le lien ferroviaire entre les Cantons de l'Est et le Maine a été rétabli.

En réponse à ce tragique évènement, la ministre des Transports a annoncé les mesures suivantes pour améliorer la sécurité ferroviaire :

- Un ordre sur l'analyse et la classification du pétrole brut – octobre 2013
- Un ordre sur la transmission d'information sur les marchandises dangereuses aux municipalités – novembre 2013
- Une norme mise à jour sur les wagons-citernes DOT-111 et publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* – janvier 2014
- Un ordre sur le retrait immédiat du service de transport des marchandises dangereuses des wagons-citernes qui sont les moins résistants aux impacts – avril 2014
- Le retrait du service ou la modernisation, à l'intérieur d'un délai de trois ans, de tous les wagons-citernes construits avant l'entrée en vigueur de la norme publiée en janvier 2014 dans la Partie I de la *Gazette du Canada* – avril 2014
- La création du Groupe de travail sur les plans d'intervention d'urgence (PIU) – juin 2014
- Formalisation des mises à jour des normes s'appliquant aux DOT-111 qui seront officialisées en étant publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* – été 2014

Les lecteurs qui souhaitent se renseigner davantage peuvent consulter l'addenda statistique, l'une des sources les plus complètes et détaillées de données sur les transports au Canada. De plus, les lecteurs voudront peut-être consulter l'édition 2011 des Transports au Canada, la version approfondie quinquennale de ce rapport qui offre une analyse nettement plus approfondie de sujets qui pourraient toujours être pertinents sur le réseau de transport actuel.

Le mouvement des personnes et des marchandises est intégral à notre monde moderne et interconnecté. Les Canadiens s'attendent à pouvoir se déplacer et expédier des marchandises à l'échelle locale, nationale et internationale de façon efficace, propre, sécuritaire et sûre. Les méthodes et systèmes de transport au Canada évoluent constamment afin de relever de nouveaux défis, reflétant une société en constante évolution, façonnés par une démographie changeante, de nouveaux moyens d'acheter des biens et par l'émergence de nouveaux marchés sur lesquels peuvent se vendre les biens.

En parallèle, de nouvelles perspectives sont utilisées pour analyser la situation du transport, comme la connectivité, la fluidité, le rendement et la résilience, accroissant ainsi l'étendue et la valeur des données recueillies. L'industrie des transports, au Canada et partout dans le monde, continue d'innover et de trouver de nouveaux moyens, plus sécuritaires, plus sûrs, plus efficaces et plus respectueux de l'environnement, pour répondre aux besoins des marchés modernes en constante évolution et de plus en plus interconnectés.

Le survol et l'addenda statistique présentés dans ce document se basent sur une grande variété de sources externes. Malgré le plus grand soin apporté pour s'assurer de fournir une information exacte, Transports Canada ne peut pas toujours en garantir l'exactitude. Pour plus de clarté, des notes de bas de page sont utilisées pour indiquer là où la validation des données peut poser problème.

Les transports au Canada 2013, ses addendas statistiques et les éditions précédentes sont disponibles gratuitement à l'adresse suivante : **http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu.htm**.

*Reprise du commerce international après la récession de 2008. Le secteur des transports connaît une croissance de l'emploi. Croissance économique intérieure positive malgré les incertitudes à l'échelle mondiale. Baisse de la valeur du dollar canadien, ce qui rend nos exportations plus concurrentielles. Globalement, l'économie du Canada a montré des signes de stabilité et de résilience en 2013.*

- Les voyages internationaux effectués par des résidents du Canada ont sensiblement augmenté de 0,9 % en 2013. Les visites au Canada par les résidents des États-Unis ont chuté de 1,4 %, tandis que le tourisme en provenance d'autres pays a diminué de 2,9 %.
- L'emploi dans l'économie canadienne a connu une faible hausse de 1,3 % en 2013. Le secteur des transports et de l'entreposage a enregistré une croissance légèrement plus saine de 1,8 % pour ce qui est du nombre d'emplois rémunérés. Le nombre de travailleurs indépendants dans ce secteur a connu une forte augmentation de 3,1 %.
- La moyenne des heures travaillées dans le secteur des transports et de l'entreposage a connu une baisse de 1,8 % pendant 2013, pour atteindre 38,7 heures par semaine. Dans tous les secteurs, la moyenne des heures travaillées, de 35,3 heures par semaine, a peu changé depuis 2012.
- Sous l'influence de l'industrie du transport en commun, la rémunération hebdomadaire moyenne (incluant les heures supplémentaires) des employés du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 6,1 % en 2013. La rémunération dans le vaste secteur des services a augmenté de 1,9 % seulement. Dans le secteur des biens, la croissance des salaires en 2013 a atteint 2,9 %.
- À la fin de l'année 2013, on estimait à 10 500 le nombre de postes vacants dans le secteur des transports et de l'entreposage. Le ratio de chômeurs pour chaque poste vacant dans le secteur était d'environ 3,3 chômeurs par poste vacant, soit 10 % de moins que pour l'ensemble de l'économie.
- La productivité de la main-d'œuvre, fondée sur la moyenne des données trimestrielles de l'année 2013, a augmenté de 1,0 % dans l'ensemble de l'économie canadienne. Elle a légèrement diminué de 0,5 % dans le secteur des transports et de l'entreposage, surtout en raison de la baisse de production à la Société canadienne des postes.
- En 2013, l'indice des prix à la consommation (IPC) d'ensemble a augmenté de 0,9 % au Canada. L'indice de référence, qui exclut la nourriture, le combustible et les impôts indirects, a augmenté de 1,2 %, demeurant tout juste dans la fourchette cible de 1 à 3 % établie par la Banque du Canada. Dans l'ensemble, l'inflation des prix des produits et des services de transport a augmenté d'à peine 0,7 %, mais il y avait de grandes divergences au sein de catégories spécifiques de produits. Les frais de location de véhicules personnels ont augmenté de 3,4 %, alors que le prix des billets de train et d'autocar a chuté de 4,5 %, en partie en raison de rabais considérables. Le prix de l'essence a peu changé avec une hausse de 0,6 % en 2013 en moyenne par rapport à 2012.
- En raison de l'expansion de la capacité pipelinière et de la croissance des expéditions de pétrole par chemin de fer, l'écart entre les indices de prix du pétrole Brent et West Texas Intermediate (WTI) s'est réduit durant l'été et l'automne 2013, pour chuter plus tard dans l'année à cause des interruptions dans les raffineries pour effectuer des travaux d'entretien. Le pétrole brut Brent s'est négocié entre 100 $US et environ 116 $US par baril au cours de l'année, clôturant l'année à 110,70 $US, soit près du prix enregistré à la fin de l'année 2012. Le pétrole brut West Texas Intermediate a fluctué entre 92 $US et 107 $US le baril, à un cours de clôture de 97,90 $US, ce qui représente une hausse de 10,9 % en un an.

# 3. Dépenses et recettes gouvernementales en transport

*Chaque ordre de gouvernement au Canada continue d'investir des fonds publics importants dans l'infrastructure, ce qui reflète le fait que les transports constituent les fondements d'une économie vigoureuse et en pleine croissance, connectée sur le monde.*

## Dépenses globales

- À l'exclusion des transferts entre les différents ordres de gouvernement, l'ensemble des dépenses des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux en transport est estimé à 21,3 milliards de dollars (G$) en 2013 - 2014, ce qui correspond à une hausse de 1,3 % par rapport à l'exercice précédent. Les dépenses du gouvernement fédéral ont diminué modérément de 5 millions de dollars (M$), tandis que les dépenses provinciales ont augmenté de 284 M$.
- Les recettes totales liées au transport engrangées par le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces et des territoires s'élevaient à 18,9 G$, une augmentation de 0,5 % par rapport à l'exercice précédent. Les recettes provenant des taxes sur le carburant sont demeurées stables à 14,3 G$, tandis que les frais de permis et d'immatriculation sont restés stables comparativement à l'année précédente. Les revenus perçus par les ports et aéroports ont été plus élevés en raison de l'augmentation des volumes de passagers et le rendement des ports.
- Les dépenses de programme du gouvernement fédéral en matière de transport, notamment les coûts d'exploitation, d'immobilisations, et les transferts, sont restées stables à environ 5,7 G$ en 2013 - 2014, soit 2,9 % en dessous du niveau de 2011 - 2012 en raison des compressions de dépenses annoncées dans le Budget 2012. Transports Canada (TC) a représenté 29 % des dépenses fédérales d'exploitation et d'immobilisations et le ministère des Pêches et des Océans, qui comprend la Garde côtière canadienne, a représenté une part de 26 %. Le reste des dépenses ont été engagées dans d'autres ministères, y compris Infrastructure Canada.
- Les subventions et les contributions fédérales liées aux transports ont diminué de 4 % à 4,3 G$. Infrastructure Canada a été responsable de 61 % de ce financement et TC, de 26 %.
- Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont dépensé 15,6 G$ en transport en 2013 - 2014, soit 1,9 % de plus qu'en 2012 - 2013. Environ 75 % de ce montant ont été affectés aux autoroutes et aux routes.
- Sur les 21,3 G$ dépensés par tous les ordres de gouvernement (fédéral, provinciaux et territoriaux) en 2013 - 2014, 13,4 G$ ont été affectés aux routes, 3,4 G$ au transport en commun, 1,6 G$ au secteur maritime, 1,5 G$ au transport multimodal, 1,1 G$ au transport aérien et 255 M$ au transport ferroviaire.

## Transport aérien

- L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a dépensé 546,0 M$ en 2013; de cette somme, 473,3 M$ étaient des dépenses d'exploitation et 38,4 M$, des dépenses d'immobilisations. L'ACSTA s'est financée à même une contribution totale de 511,7 M$ du gouvernement fédéral.
- Le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF), une composante du Plan Chantiers Canada (PCC), a investi 128,6 M$ pendant l'exercice 2013 - 2014, pour appuyer des projets d'amélioration de l'infrastructure à des endroits clés, comme les principaux passages frontaliers, et améliorer la circulation des marchandises entre le Canada et le reste du monde. Il a fourni entre autres 9 M$ des 28 M$ requis pour le prolongement de la piste d'atterrissage à l'aéroport international Stanfield de Halifax et 4 M$ (une contribution égalée par la province du Nouveau-Brunswick) pour le projet de prolongement de la piste d'atterrissage à l'aéroport international du Grand Moncton d'une valeur de 20,0 M$. Les deux projets ont été achevés en 2013.
- Le 13 septembre 2013, le gouvernement du Nunavut a annoncé avoir signé avec Arctic Infrastructure Partners (AIP) un contrat pour réaliser la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du projet d'amélioration de l'aéroport international d'Iqaluit. Les matériaux et l'équipement ont été livrés au cours de la saison de ravitaillement de 2013 et les travaux de construction commenceront au printemps de 2014.

Le projet, réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP), devrait être terminé d'ici la fin de 2017, et sera financé par le gouvernement fédéral (77,3 M$) et le gouvernement du territoire (222,7 M$).

- En 2013 - 2014, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires de TC a financé 37 projets liés à la sécurité dans 28 aéroports pour un coût estimé à plus de 20,9 M$. La remise en état de l'aire de trafic à Whitehorse (6,5 M$), la remise en état de la piste à Sudbury, ON (2,4 M$), le remplacement d'une balayeuse de piste à Castlegar, C.-B. (230 756 $) et l'acquisition d'un nouveau camion chasse-neige à St. Andrews, MB (203 784 $) sont des exemples de projets financés au moyen de ce programme.
- TC a investi 29,3 M$ dans les 17 aéroports et l'hydroaérodrome qu'il exploite en 2012 - 2013. Par exemple, 8,8 M$ ont été dépensés pour la réfection des chaussées à l'aéroport de Port Hardy en Colombie-Britannique. En 2013 - 2014, le Ministère s'attend à dépenser 25,0 M$ pour l'exploitation de ses aéroports et 27,2 M$ pour des améliorations des immobilisations.
- En 2013, l'aéroport de Charlottetown a inauguré son aérogare agrandie. Ce projet était financé conjointement par les gouvernements fédéral et provincial, ainsi que par l'administration aéroportuaire pour un coût total de 3,8 M$.
- Le gouvernement du Yukon dépensera 2,4 M$ pour réaliser des projets liés aux aéroports dans l'ensemble du territoire.

## Transport maritime

### Ports

- Dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF), 17,5 M$ ont été fournis afin de financer le projet de 35 M$ pour l'agrandissement du terminal pour conteneurs de South End, au port de Halifax. Le projet a été achevé en 2013 et permet à l'un des quais (quai C) d'accueillir simultanément deux navires post-Panamax.
- Le budget de 2013 a réservé la somme de 450 M$ sur cinq ans pour construire, entretenir et réparer les ports pour petits bateaux partout au pays. De ce montant, 63 M$ ont été alloués en 2013, dont 16,6 M$ à Terre-Neuve-et-Labrador et plus de 10 M$ au Québec et en Nouvelle-Écosse. En outre, le gouvernement fédéral investira 1,3 M$ pour réparer et entretenir six ports pour petits bateaux à la grandeur de la province de Terre-Neuve-et-Labrador.
- Le budget de 2012 fournissait un financement sur deux ans pour le Programme de cession des ports de TC. Le Ministère a reçu 21,0 M$ sur deux ans pour la cession des ports et 6,3 M$ en 2012 - 2013, pour exploiter et entretenir les ports non cédés. En 2012 - 2013, un port (Long Pond, Terre-Neuve-et-Labrador), qui nécessitait une contribution de 12,9 M$, a été cédé dans le cadre du programme. En 2013 - 2014, 7 ports de TC ont été cédés à des intervenants locaux, accompagnés de contributions totalisant 24 M$.
- TC a dépensé 12,1 M$ pour exploiter ses 61 ports en 2012 - 2013 et a investi 6,2 M$ dans des projets d'immobilisations. Par exemple, 2,5 M$ ont été investis pour achever la reconstruction du quai au port éloigné de La Tabatière, au Québec. En 2013 - 2014, TC prévoit des dépenses de 12,8 M$ pour exploiter ses ports et de 11,3 M$ pour les investissements en immobilisations.

### Traversiers

- En 2012-2013, TC a dépensé 32,8 M$ pour le Programme de contributions pour les services de traversier, qui soutient les exploitants privés de trois services de traversier interprovincial dans l'est du Canada; cette contribution devrait augmenter à 27,3 M$ en 2013 - 2014. De plus, TC a versé, en 2013 - 2014, 28,4 M$ au gouvernement de la Colombie-Britannique pour les services de traversier offerts par BC Ferries.
- Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a investi 100,5 M$ en 2013 pour remplacer deux traversiers qui desservent l'île Fogo, les îles Change et l'île Bell, ainsi que 10 M$ pour la modernisation des quais de l'île Bell et de Portugal Cove, pour que ceux-ci puissent accueillir de plus grands bateaux.

### Environnement

- Le gouvernement fédéral investit 48 M$ pour rendre le transport maritime plus écologique. De cette somme, 30 M$ vont au Programme d'alimentation à quai des navires dans les ports (PAQP) dans le but de mettre en place la technologie d'alimentation à quai des navires dans les ports canadiens. Cette technologie permet aux navires de se brancher au réseau électrique local pour s'alimenter en électricité au lieu d'utiliser leurs moteurs diesel auxiliaires lorsqu'ils sont amarrés, ce qui réduit les émissions de polluants atmosphériques et

de gaz à effet de serre. En 2013, le PAQP a approuvé le financement de quatre projets d'une valeur de près de 18,5 M$, dont une contribution de 9,2 M$ de TC. Ces projets seront mis en œuvre au cours des deux prochaines années.

- En outre, l'Initiative en matière de transport propre liée aux activités portuaires du camionnage, d'une valeur de 7,5 M$ sur cinq ans, investit 450 000 $ pour un projet de mesure de l'efficience des camions porte-conteneurs visant à équiper environ 700 camions porte-conteneurs desservant le port de Metro Vancouver de systèmes de positionnement global (GPS) munis d'un enregistreur de données OttoView afin de faciliter le suivi et la surveillance du trafic important de camions. Parallèlement, l'Initiative sur l'adaptation des transports dans le Nord fournit 11 M$ sur cinq ans pour financer des projets qui aident les Canadiens et les Canadiennes à mieux comprendre les répercussions des changements climatiques dans le Nord, facilitent la mise en place d'une approche plus intégrée pour l'adaptation aux changements climatiques et la planification des transports, et développent la capacité nordique. Dans le cadre de cette initiative, 225 000 $ ont été versés en 2013 - 2014 pour accroître les connaissances sur l'écoulement fluvial futur et les niveaux d'eau du fleuve Mackenzie.

Sécurité

- En 2013, le Programme de contribution pour la sécurité nautique (PCSN) de TC a approuvé l'allocation d'environ 1,8 M$ sur une période de trois ans à 11 organisations afin de financer des projets annuels et pluriannuels partout au Canada. Ces projets contribueront à sensibiliser le public sur la sécurité nautique, feront progresser les connaissances sur les enjeux, les pratiques et les comportements en matière de sécurité nautique au Canada, en plus d'appuyer la conformité à la réglementation. Les organismes qui reçoivent du financement sont notamment le Conseil canadien de la sécurité nautique (jusqu'à 909 000 $), l'Association maritime du Québec (jusqu'à 287 000 $) et la Société canadienne de la Croix-Rouge. En 2013, 650 000 $ ont été alloués à ces projets, et le reste des contributions seront fournies au cours des deux prochaines années.

**Transport ferroviaire**

- En 2013, TC a approuvé l'attribution d'un montant supplémentaire de 9,4 M$ au Programme d'amélioration des passages à niveau pour le financement de 523 projets, dont 60 nouveaux passages à niveau et l'amélioration de l'éclairage DEL à 463 passages à niveau existants.
- Le Programme de subventions de recherche sur le transport ferroviaire écologique a octroyé 250 000 $ en crédits fédéraux à des programmes de recherche universitaire qui portent sur la conception de technologies et de pratiques dont le but est de réduire les émissions atmosphériques du secteur ferroviaire. Les projets qui reçoivent des fonds dans le cadre de ce programme développent un grand éventail de technologies : conception de nouveaux matériaux pour alléger les wagons, perfectionnement des lignes aérodynamiques pour améliorer les systèmes d'accumulation d'énergie et démonstration d'un nouveau concept de chemin de fer électrique.

## Transport routier

**Infrastructure**

- En 2012 - 2013, les gouvernements ont investi collectivement 3,9 G$ dans le réseau routier national (RRN), qui couvre 38 000 km, soit une augmentation des investissements d'environ 15,5 % par rapport à l'année précédente.
- Le gouvernement fédéral et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest investiront respectivement 200 M$ et 99 M$ pour la construction d'une nouvelle route de gravier de 137 km, ouverte toute l'année, qui permettra de prolonger la route Dempster d'Inuvik à Tuktoyatuk. Souvent désignée comme la « route d'accès aux ressources », elle sera le dernier tronçon d'un réseau routier national qui s'étend aux trois côtes. C'est le plus grand projet d'immobilisations jamais mené dans les Territoires du Nord-Ouest.
- En 2013 - 2014, 184,8 M$ en crédits fédéraux ont été investis pour le développement de l'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique par l'entremise du Fonds d'infrastructure de transport

de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Le projet de Périphérique de la rive sud du fleuve Fraser (PRSF), en Colombie-Britannique, d'une valeur de 1,26 G$, a été achevé (contribution fédérale de 365 M$), tout comme le projet de la promenade Circle Sud-Ouest en Saskatchewan, d'une valeur de 300 M$ (contribution fédérale de 95,9 M$) et le projet de CentrePort Canada, au Manitoba, d'une valeur de 212,4 M$ (contribution fédérale de 101,6 M$) ont tous été complétés en 2013. Le PRSF a été réalisé par l'entremise d'un contrat traditionnel de conception-soumission-construction et dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP) entre la province et le Fraser Transportation Group.

- Le gouvernement du Canada a fourni 100 M$ en vertu du Fonds Chantiers Canada pour la construction de la Stoney Trail Sud-Est, à Calgary, qui est ouverte depuis novembre 2013. Le projet a été réalisé par l'entremise d'un PPP de 769 M$ d'une durée de 33 ans entre l'Alberta et le Chinook Roads Partnership pour la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien du projet (pendant 30 ans), et en partie pour le financement du projet. Le projet prévoyait la construction de 25 km de route à six voies, de ponts, d'échangeurs, et de passages supérieurs ferroviaires et routiers.
- En 2013, plusieurs grands projets de routes et de ponts, financés dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), ont été achevés : le projet d'échangeur One Mile House sur la route 1 au Nouveau-Brunswick, d'une valeur de 83,1 M$ (contribution fédérale de 31,7 M$), le projet de 63 M$ de la voie de contournement de Wellsford, route 7, au Nouveau-Brunswick (contribution fédérale de 26,1 M$) et le projet de prolongement de la route de contournement au sud de Conception Bay (Phase 3), à Terre-Neuve-et-Labrador, d'une valeur de 25,5 M$ (contribution fédérale de 6,51 M$).
- Un certain nombre de projets financés dans le cadre du FPEPF ont été achevés en 2013, notamment : le nouveau tracé de la route 1 entre Churchill et New Haven, à l'Île-du-Prince-Édouard, qui a coûté 20 M$ (contribution fédérale de 8 M$), et le projet de réfection du pont du port de Saint John, au Nouveau-Brunswick, d'une valeur de 40 M$ (contribution fédérale de 17,5 M$).

**Environnement**

- Le gouvernement fédéral contribue 38 M$ sur 5 ans au programme écoTECHNOLOGIE pour les véhicules. Ces fonds seront destinés faire des tests en profondeur et de façon proactive sur la sécurité et la performance environnementale d'une gamme de technologies nouvelles et émergentes pour les voitures et les camions lourds. Ceci soutiendra la réglementation des véhicules au Canada et en coopération avec les organismes de réglementation des États-Unis dans le marché intégré des véhicules nord-américain.
- De plus, TC accorde un montant allant jusqu'à 944 000 $ pour le financement de deux projets dans le cadre de l'Initiative sur l'adaptation des transports dans le Nord. Ces projets appuieront la collecte de données; en outre, une évaluation des effets des changements climatiques et de la dégradation du pergélisol sur le transport au Yukon aidera le ministère de la Voirie et des Travaux publics du Yukon à mieux comprendre les réactions hydrologiques au changement climatique le long de la route Dempster. Les résultats de ces projets pourraient améliorer la résistance de l'infrastructure face aux inondations, aux effondrements et à la dégradation du pergélisol.

## Transport en commun

- Le gouvernement du Canada s'est engagé à verser 697 M$ pour la construction des tunnels jumeaux dans le cadre du projet de prolongement de la ligne de métro Toronto-York Spadina, un projet de 2,6 G$ qui prolongera le réseau du métro de Toronto jusqu'à la région de York. En 2013, le dernier segment des tunnels a été terminé lorsque les tunneliers ont creusé la paroi qui mène à la station Vaughan Metropolitan Centre, ce qui a mis fin au dixième et dernier creusage dans le cadre du projet. La province de l'Ontario a fourni 870 M$ pour la réalisation du projet par l'entremise du plan Transports-Action Ontario, et la ville de Toronto et la municipalité régionale de York ont versé 526 M$ et 352 M$ respectivement pour la réalisation du projet.
- Les gouvernements fédéral et ontarien ont fourni chacun 250 M$ pour le Programme d'amélioration ferroviaire de GO Transit, qui vise à améliorer le service et la fiabilité, en prévoyant, entre autres, l'aménagement de nouveaux espaces de stationnement, comme les projets de stationnement étagé à la gare d'Erindale (1 500 espaces) et à la gare d'Ajax (1 300 espaces). Ces deux projets ont été achevés en 2013. Plusieurs projets demeurent en cours, notamment la nouvelle installation d'entreposage et d'entretien d'autobus à East Gwillimbury, le stationnement étagé à Pickering, le stationnement étagé de Clarkson et l'installation de plateformes munies d'un système de fonte de la neige à différentes stations du réseau GO Transit.

- Le FCIS a engagé 83 M$ dans le projet du Transitway de Mississauga, afin de construire un tronçon est-ouest de 19 km réservé au service rapide par autobus, dont l'ouverture complète est prévue en 2016. La ville de Mississauga a fourni 118 M$ et Metrolinx, 48 M$ pour financer ce projet de 259 M$. Les travaux de construction du tronçon ouest du Transitway de Mississauga à la station Erin Mills ont commencé en 2013.

## Transport multimodal et sites contaminés

- En 2013, TC a investi environ 5,2 M$ dans plus de 60 projets de recherche et développement (R et D) portant sur tous les modes de transport.
- En 2013 - 2014, TC a consacré 17,9 M$ à l'exécution de 29 projets d'assainissement dans le cadre du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (PASCF), 12 évaluations environnementales de sites et 19 projets d'assainissement dans des aéroports et des ports.

## Recettes provenant des transports

### Ensemble des recettes

- Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont perçu 19 G$ de recettes du secteur des transports en 2013 - 2014, en hausse de 1,2 % en un an. Hormis la taxe sur le carburant, les recettes fédérales ont augmenté de 1,9 % à 1,1 G$, avec la moitié de cette somme provenant du Droit sur la sûreté du transport aérien.

### Transport aérien

- Les loyers payés au gouvernement fédéral par les administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (RNA) étaient de 279,6 M$ en 2012, soit une augmentation de 3,9 % par rapport à 2011. En outre, 7,3 M$ supplémentaires en remboursement différé de loyers ont été perçus auprès des autorités aéroportuaires du RNA en 2012.
- En 2012 - 2013, les recettes provenant des aéroports et de l'aérodrome de TC étaient de 14,0 M$; les dépenses d'exploitation atteignaient 23 M$.

### Transport maritime

- En 2013 - 2014, les recettes provenant des ports de TC furent d'environ 8,6 M$, ce qui représente une baisse de 7,5 % par rapport aux 9,3 M$ perçus en 2012 - 2013.

### Transport routier

- En 2013 - 2014, les recettes provenant des taxes sur le carburant ont totalisé 14,3 G$ pour tous les ordres de gouvernement, une hausse de 0,6 % par rapport à l'année précédente. La part de ces recettes perçues par le gouvernement fédéral était de 36,9 %.

*Dans l'industrie aérienne, l'année 2013 a été une année de transformations, avec le lancement d'Air Canada rouge et de WestJet Encore, et les commandes d'avions passées par Air Canada, WestJet et Porter. En même temps, le trafic a connu une augmentation de 2,9 % grâce au secteur transfrontalier, tandis que le bilan du Canada en matière de sécurité n'a cessé de s'améliorer, enregistrant le plus faible nombre d'accidents aériens mortels depuis 2008.*

## Cadre économique et infrastructure

- Durant la 38e assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à laquelle ont participé 191 nations, le Canada a été réélu au Conseil, l'organe exécutif de l'OACI. De plus, l'OACI a renouvelé l'entente avec le Canada concernant l'utilisation du bâtiment qui abrite son siège social situé au centre-ville de Montréal, et ce, pour une période de 20 ans, soit jusqu'en 2036. L'OACI est le seul organisme des Nations Unies dont le siège est au Canada et est situé à proximité du siège social d'autres organisations importantes de l'aviation, notamment l'Association internationale du transport aérien international (IATA), l'ACI et la Fédération internationale des Associations de pilotes de ligne (IFALPA).

### Trafic

- Le trafic de passagers dans les aéroports canadiens a augmenté de 2,9 % en 2013, pour atteindre 85,2 millions de passagers embarqués et débarqués. Le trafic intérieur, le trafic entre le Canada et les États- Unis et le trafic international ont augmenté d'année en année, de 2,8 %, 4,4 % et 1,6 %, respectivement. Air Canada et WestJet ont transporté 35,8 millions de passagers et 18,5 millions de passagers, respectivement (y compris leurs filiales et sociétés affiliées).
- Le volume de fret manutentionné dans les aéroports canadiens a augmenté de 0,1 % en 2013, pour s'établir à 832 000 tonnes. Le trafic intérieur a diminué de 6,1 %, tandis que le trafic Canada–États-Unis et le trafic international ont diminué d'année en année, de 6,3 % et de 7,7 %, respectivement. La valeur du fret aérien international au Canada a augmenté de 2,7 % pour atteindre 111,3 G$ en 2013.
- Le nombre de décollages et d'atterrissages rapportés dans les aéroports canadiens s'élevait à 6,1 millions en 2013, soit une baisse de 0,2 % par rapport aux 6,2 millions de mouvements enregistrés en 2012. Les mouvements itinérants ont été stables tandis que les mouvements locaux ont diminué de 0,8 %.

### Compagnies aériennes

- Les profits d'Air Canada en 2013 étaient de 10 M$ sur des revenus de 12,4 G$, tandis que WestJet a réalisé des profits de 268,7 M$ sur des revenus de 3,7 G$. Les revenus d'Air Canada ont augmenté de 2,2 % comparativement à 2012, pendant que ceux de WestJet ont augmenté de 7,0 %. Air Transat A.T. Inc., le plus grand voyagiste du Canada, a enregistré pour la première fois depuis 2010 un profit annuel, en réalisant un profit net de 58 M$, soit une augmentation par rapport aux 16,7 M$ enregistrés en 2012. Ces profits sont le résultat d'une restructuration majeure de toutes les facettes de l'entreprise, y compris de son transporteur aérien Air Transat. Enfin, Chorus Aviation Inc. a déclaré des gains de 61,9 M$, en chute de 38,3 % par rapport à 2012, sur des revenus de 1,7 G$ dollars, soit une baisse de 2,4 % en un an.
- En 2013, Air Canada a lancé sa société filiale économique, rouge, qui dessert le marché du voyage d'agrément à destination des Caraïbes et de l'Europe avec deux Boeing 767 et huit Airbus 319 qui étaient déjà dans sa flotte. Quant à WestJet, il a lancé son transporteur régional, Encore, avec une flotte initiale de six appareils Bombardier Q400 nouvellement livrés (et 14 de plus commandés), prolongeant ainsi l'étendue de son réseau aérien dans des marchés plus modestes en Alberta, en Colombie-Britannique et au Manitoba.
- Air Canada diversifie de plus en plus l'utilisation de ses lignes d'apport régionales. À la suite du transfert de ses 15 Embraer E175 à Sky Regional Airlines, effectué en 2012, Air Canada a lancé, en septembre 2013, un appel d'offre pour exploiter une partie de son service régional, et en décembre 2013, il a attribué le contrat à Air Georgian pour l'exploitation des vols transfrontaliers sous la bannière d'Air Canada Express dès le milieu de 2014.

- Air Canada et WestJet ont annoncé des plans de renouvellement de leur flotte, y compris des engagements et des options d'achat allant jusqu'à 109 Boeing 737 MAX et 65 Boeing 737 MAX, respectivement. Les livraisons de ces nouveaux aéronefs plus écoénergétiques devraient commencer en 2017. Air Transat ajoute à sa flotte 11 Boeing B-737-800 loués, dont six, qui ne seront utilisés que durant la saison de pointe hivernale. Ces aéronefs remplaceront les cinq à huit B-737 qu'exploitait Canjet Airlines pour le compte d'Air Transat.
- Porter Airlines a annoncé l'achat, pour la somme de 2,3 G$, de six Q400 de plus et de 12 nouveaux appareils de la CSeries de Bombardier dans le but d'étendre son réseau de destinations en Amérique du Nord et dans les Caraïbes. L'achat de ces appareils dépend de l'obtention de l'autorisation d'exploiter les avions à réaction à l'aéroport pivot de Porter, l'aéroport Billy-Bishop de Toronto.
- Air Canada et Cargojet Inc. ont émis une lettre d'intention pour explorer les possibilités stratégiques que présentent la coopération dans les activités de transport de marchandises et l'exploitation des lignes aériennes au Canada et sur les marchés internationaux.
- En août 2013, Air Canada a ouvert un nouveau centre des opérations construit au coût de 60 M$, d'une superficie de 7 000 $m^2$, à Brampton. Ce centre emploie 400 personnes chargées de l'exploitation, des trajets passagers, de la manutention des marchandises, de l'entretien et de l'affectation des équipages.
- La ratification par le Canada de la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* et le *Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques* (la Convention du Cap et le Protocole) a pris effet le 1er avril 2013. La Convention du Cap et le Protocole fournissent un régime approuvé à l'échelle internationale pour le financement reposant sur l'actif, ce qui permet de rentabiliser l'acquisition de l'équipement d'aéronef.
- La ministre des transports a dévoilé une nouvelle politique en matière de location d'aéronefs avec équipage dans l'industrie du transport aérien. La location d'aéronefs avec équipage se fait lorsqu'un exploitant loue d'un autre exploitant un aéronef, incluant le personnel de bord, l'entretien et les assurances. Cette nouvelle politique impose un plafond de 20 % pour ce qui est du nombre d'aéronefs immatriculés au Canada pouvant être loués avec équipage d'un transporteur étranger pour une période de plus de 30 jours. Cette politique garantit la sécurité du système de transport aérien du Canada, favorise la stabilité et la prévisibilité des activités et du milieu de travail et protège les possibilités réciproques avec d'autres pays.
- L'Office des transports du Canada (OTC) a publié le *Rapport sur la conformité des transporteurs aériens*. On y indique que les transporteurs aériens intérieurs ont atteint un degré très élevé de conformité au code de pratiques *L'élimination des entraves à la communication avec les voyageurs ayant une déficience.* Les pratiques en question touchent aux services fournis dans les aéroports, les services à bord, les services aux personnes qui utilisent des aides à la mobilité et les vidéos sur la sécurité présentées à bord des avions.
- L'OTC a enregistré 301 plaintes en 2012 - 2013 contre des transporteurs aériens canadiens et 218 contre des transporteurs étrangers, la plupart des plaintes concernant la qualité du service. Le nombre total de plaintes enregistrées a connu une forte augmentation par rapport à 2011 - 2012, soit 44,1 %.

**Services aériens**

- En 2013, le gouvernement fédéral a annoncé 26 accords de transport aérien nouveaux ou élargis dans le cadre de la politique *Ciel bleu*. L'élargissement des accords conclus en 2013 prépare la mise en place, en 2014, de nouveaux services et de services étendus entre le Canada et le Japon, le Panama et la Turquie, entre autres. Depuis l'entrée en vigueur de cette politique, le Canada a conclu des accords nouveaux ou élargis avec plus de 80 pays.
- En 2013, le gouvernement fédéral a annoncé 26 accords de transport aérien nouveaux ou élargis. Les transporteurs canadiens ont ouvert de nouvelles liaisons intérieures, dont celles de Calgary-Red Deer offerte par Air Canada, Calgary-Brandon/Fort St. John/Nanaïmo, Vancouver-Fort St. John/Kamloops/Terrace/Victoria et Toronto-Fort McMurray offertes par WestJet et Vancouver-Prince Rupert/Terrace et Prince George-Calgary/ Smithers offertes par Central Mountain Air. Enfin, Helijet a commencé à offrir une liaison entre Vancouver et Tofino ou Qualicum.
- Les nouvelles liaisons internationales offertes par les transporteurs canadiens en 2013 sont, notamment : vols d'Air Canada entre Toronto et Séoul, Istanbul et Vail, vols offerts par rouge au départ de Toronto et à

destination de Venise et d'Édimbourg, première liaison transatlantique de WestJet entre St. John's et Dublin, nouveaux services d'Air Transat à destination de Prague à partir de Montréal et de Toronto et service élargi de Porter vers Boston et Chicago. Par contre, Air Canada a suspendu ses vols entre Edmonton et Londres pendant la période hivernale.

- Plusieurs transporteurs étrangers ont également lancé en 2013 de nouvelles liaisons sur le marché canadien. Par exemple, United Airlines a commencé à offrir les liaisons Newark-Edmonton, Washington-Vancouver et Denver-Fort McMurray. Lufthansa a commencé à desservir Munich au départ de Vancouver, Saudi Arabian Airlines a inauguré la liaison entre Jeddah et Toronto, Bluebird Cargo a lancé un service tout-fret hebdomadaire à bord d'un avion à fuselage étroit entre Moncton, Keflavik et Liège, et China Eastern Airlines a doublé son service quotidien entre Vancouver et Shanghai.

**Aéroports**

- En 2012, le Réseau national d'aéroports (RNA) a accueilli 107,6M de passagers payants embarqués et débarqués, en hausse de 4,3 % en un an. Les recettes de ces adminstrations aéroportuaires se chiffraient à 3G$, ce qui représente une augmentation de 3,9 % par rapport à 2011. Les aéroports de Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary ont enregistré 77,6 % de ces revenus; 37,5 % de ces revenus provenaient d'activités aéronautiques, 31,9 %, d'activités non aéronautiques, et 30,6 %, de redevances de passagers. Les revenus tirés des frais d'améliorations aéroportuaires étaient de 911,7 M$ en 2012, soit une augmentation de 53,9 M$ (ou 6,3 %) par rapport à 2011.
- Les dépenses d'exploitation assumées par les aéroports, qui totalisent 1,1 G$, sont demeurées pratiquement inchangées depuis 2011, tandis que les frais d'intérêt ont augmenté de 3,1 % pour atteindre 680,7 M$. Le revenu net global de toutes les administrations aéroportuaires a augmenté de 1,4 % pour atteindre 197,0 M$ en 2012. Les dépenses d'immobilisations totales engagées par les administrations aéroportuaires du RNA en 2012 s'élevaient à 1,2 G$, une hausse de 25,6 % par rapport à 2011.
- L'aéroport international John C. Munro de Hamilton construira une nouvelle installation de manutention de fret aérien de 5 570 $m^2$ au coût de 12 M$, qui aura un accès direct côté piste à une nouvelle aire de trafic de fret d'une surface de 10 880 $m^2$. Ce projet est financé à parts égales par le gouvernement fédéral, la province de l'Ontario et Tradeport, l'exploitant de l'aéroport. Lorsque l'installation ouvrira, en 2015, il ne sera plus nécessaire pour les camions de se rendre directement à l'aire de trafic pour charger ou décharger leurs marchandises dans l'aéronef.
- Le 30 novembre 2013, l'aéroport du centre-ville d'Edmonton (Blatchford) a cessé ses activités après 86 ans d'exploitation afin de procéder à la conversion du site de 217 hectares en un nouveau quartier. Deux des trois pistes étaient déjà fermées depuis 2010. Parallèlement, l'aéroport de Villeneuve à Edmonton agrandira l'une de ses deux pistes de 1 066 m de longueur; la nouvelle piste, d'une longueur de1 525 m, permettra d'accueillir les avions-ambulances et les petits avions de passagers.
- L'OTC a publié un nouveau *Code de pratiques sur l'accessibilité* et un *Outil d'information connexe à l'intention des aérogares* qui ne font pas partie du RNA. Le *Code* fournit des spécifications techniques s'appliquant aux aspects physiques des aéroports qui ne font pas partie du RNA, et traite des services pour personnes handicapées, de la formation du personnel et des communications, tandis que l'*Outil d'information connexe* donne des exemples de pratiques exemplaires visant à aider les aéroports qui ne font pas partie du RNA à mettre en œuvre les dispositions du *Code* relatives à l'accessibilité..

## Environnement

- Le Canada a participé activement aux discussions visant à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant de l'aviation civile internationale en prévision de la 38e assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui a eu lieu du 24 septembre au 4 octobre 2013 à Montréal. Le Canada a soutenu la résolution sur le changement climatique adoptée à l'assemblée. La résolution comporte une vaste série de mesures visant à atteindre une croissance neutre en carbone d'ici 2020.
- En 2011 – l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles – le transport aérien intérieur a émis 6,1 mégatonnes (Mt) d'équivalent de dioxyde de carbone ($CO_2e$), soit 3,6 % des émissions de GES liées aux transports et 0,9 % des émissions de GES totales au Canada. Entre 1990 et 2011, les émissions de GES produites par le transport aérien intérieur ont diminué de 14,7 %, passant de 7,2 Mt à 6,1 Mt, malgré un trafic accru. Cette baisse est attribuée aux améliorations continues apportées à la conception des aéronefs et aux opérations aériennes, ainsi qu'à l'introduction de nouveaux avions. En l'absence d'autres mesures

d'atténuation, Environnement Canada s'attend à ce que les émissions de GES générées par l'aviation augmenteront de 16,7 % (ou 1,7 % par année) pour atteindre 7,1 Mt en 2020.

- En 2011, le secteur aérien a produit 7,5 % des émissions d'oxyde d'azote ($NO_x$) et 5,9 % de toutes les émissions d'oxyde de soufre ($SO_x$) liées aux transports; et il a généré moins de 3,0 % des émissions de composés organiques volatils (COV), de matières particulaires fines ($PM_{2,5}$) et de monoxyde de carbone (CO) liées aux transports. Bien qu'elles ne représentent qu'une petite partie des émissions de polluants atmosphériques, les émissions de $SO_x$, de $NO_x$ et de COV liées à l'aviation ont augmenté respectivement de 55,8 %, 58,4 % et 46,9 % entre 1990 et 2011, tandis que les émissions de CO et de $PM_{2,5}$ ont diminué de 6,0 % et 4,9 % respectivement.
- En 2013, TC et les intervenants de l'aviation canadienne ont poursuivi la mise en œuvre du *Plan d'action du Canada visant à réduire les émissions de GES provenant de l'aviation*. Le Plan d'action a comme objectif ambitieux d'améliorer le rendement du carburant de 2,0 % par année jusqu'en 2020, en partant du niveau de référence de 2005.
- Dans le cadre du Plan d'action, l'industrie s'est engagée à produire des rapports annuels sur les émissions. Son premier rapport, qui fait état des émissions générées en 2012, a été publié en décembre 2013. Ce rapport indique que les transporteurs aériens canadiens ont fait de bons progrès à l'égard de la réalisation de l'objectif du Plan d'action, atteignant une amélioration moyenne annuelle du rendement énergétique de 1,2 % par rapport aux niveaux de 2005.

## Sécurité

- En 2013, on a dénombré 10 accidents aériens de moins que la moyenne de la décennie précédente. Ainsi, 233 accidents aériens ont eu lieu, ce qui se traduit en un taux de 5,5 accidents par 100 000 heures de vol. Ces accidents ont causé 50 décès, soit le plus petit nombre de décès rapportés depuis 2008..
- Au cours de l'assemblée de l'OACI, TC a signé un accord de collaboration avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne dans le cadre de son programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers. Les deux parties ont convenu de promouvoir une coopération mutuelle en matière de réglementation. Les États membres de l'OACI ont approuvé le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, le Plan mondial de navigation aérienne et l'Annexe 19, la nouvelle annexe à la convention de l'OACI qui traite de la gestion de la sécurité.
- Le CS100, de la gamme d'avions CSeries de Bombardier, a effectué son vol inaugural le 16 septembre 2013, 18 jours après avoir obtenu son permis d'essai en vol de TC. L'avion, qui sera assemblé à l'aéroport international de Mirabel, à Montréal, est l'avion de ligne à réaction commercial le plus grand et le plus avancé jamais conçu et assemblé au Canada. L'avion a vraiment un caractère international, incorporant des pièces construites aux États-Unis, en Europe et en Asie, l'assemblage étant la dernière étape de cette chaîne de valeur mondiale. Au début de 2014, le CSeries avait reçu plus de 200 commandes fermes et 225 options d'achat supplémentaires. Ses trois avions d'essai étaient soumis, à ce moment-là, au processus de certification de type le plus complexe jamais entrepris par TC. L'entrée en service des aéronefs du CSeries est prévue au plus tôt au cours de la seconde moitié de 2015, mais seulement une fois que tous les tests auront été terminés et que le rigoureux processus de certification aura conclu que cet aéronef est sécuritaire.
- Le 20 février 2013, TC a accordé un certificat de type à Pratt & Whitney Canada pour le moteur PW1500 après un programme de certification qui a duré trois ans et a nécessité près de 4 000 heures de travail. Les aéronefs de la CSeries de Bombardier seront équipés du moteur PW1500.
- En juin 2013, après avoir suivi un processus parallèle de certification intensif qui a duré sept mois, TC a délivré un permis d'exploitation aérienne à WestJet Encore et à Air Canada rouge.
- Le 27 mai 2013, NAV Canada a inauguré une nouvelle tour de contrôle à l'aéroport international de Calgary. Ses 91,4 mètres de hauteur en font la tour de contrôle autoportante la plus haute au Canada. Elle permettra d'avoir un champ visuel optimal de la nouvelle piste d'atterrissage 17G/35D, présentement en construction et qui sera la plus longue au Canada lorsqu'elle sera inaugurée en 2014.

## Sûreté

- Dans le cadre du Plan d'action *Par-delà la frontière*, signé par le premier ministre Harper et le président Obama en 2012, la Stratégie intégrée de sécurité du fret (SISF) a été élaborée dans le but d'atténuer les risques liés aux expéditions arrivant de l'extérieur du Canada. Cette stratégie facilitera la circulation du fret à la frontière canado-américaine et favorisera la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement.
- Une série de projets pilotes et d'activités permettront d'orienter la SISF. Le Projet pilote de ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC), auquel collaborent TC et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), est un de ceux-là. L'initiative CFAPC met à contribution des transitaires et des transporteurs aériens, qui adhèrent au projet à titre volontaire, et acceptent de fournir des renseignements relatifs au fret aérien avant que celui-ci ne soit embarqué sur des aéronefs à destination du Canada. Une fois les données reçues, l'ASFC et TC travaillent ensemble pour atténuer les risques le plus tôt possible, tout en facilitant la circulation de marchandises légitimes.
- L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a abaissé le coût des contrôles de sécurité sans affecter le niveau de sécurité en améliorant l'efficacité et l'efficience des opérations quotidiennes. Aux périodes de pointe, l'ACSTA est désormais capable de contrôler environ 120 passagers par file par heure dans les huit principaux aéroports du Canada, comparativement à 90 passagers par file par heure en 2010.
- L'ACSTA a mis en service un nouveau système de contrôle des bagages enregistrés dans les aéroports partout au Canada. Ce nouveau système appuie la déclaration conjointe entre le Canada et les États-Unis *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre*. Ainsi, les passagers qui transitent par les États-Unis en direction d'une autre destination n'ont plus besoin de faire contrôler leurs bagages de nouveau, permettant ainsi de plus rapides correspondances aux aéroports américains.
- Depuis janvier 2013, les passagers qui détiennent une carte NEXUS valide peuvent désormais emprunter des files réservées dans les quatorze plus grands aéroports du Canada. Ces files accéléreront le contrôle des voyageurs à faible risque tout en maintenant un degré de sécurité élevé.
- Le contrôle de sûreté préalable à l'embarquement par l'ACSTA est de nouveau en vigueur à Brandon, au Manitoba, depuis septembre 2013, lorsque WestJet Encore a commencé à desservir Calgary. Le contrôle est obligatoire pour tous les passagers des vols reliant les aéroports désignés, via l'aérogare, et jusqu'au lancement du service Encore, tous les vols en provenance de Brandon, qui est un aéroport désigné, reliaient des aéroports non désignés.
- L'un des engagements clés pris par le gouvernement du Canada à la suite de la publication du Plan d'action en réponse à la Commission d'enquête sur l'affaire Air India est la création d'un programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC). Publié en avril 2013, le PNSAC établit les lois, les politiques, les programmes et les règlements qui régissent la sûreté de l'aviation du Canada. Celui-ci adopte une approche globale et vise à trouver un équilibre entre la sûreté, l'efficacité et la responsabilité financière tout en appliquant des principes de gestion du risque.

# 5. Transport maritime

*Le Canada a connu une forte croissance dans le secteur du transport maritime, qu'il s'agisse de l'augmentation du trafic conteneurs et du nombre de paquebots de croisière, de la traversée des navires par le passage du Nord-Ouest ou du nombre record de chargements en vrac en Amérique du Nord. Concurremment, les nouvelles réglementations permettront au transport maritime de rester sécuritaire et durable tandis qu'une nouvelle installation d'examen des conteneurs construite à Vancouver renforcera la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que son efficacité.*

## Cadre économique et infrastructure

### Trafic

- Les 18 administrations portuaires canadiennes (APC) du pays en entier ont manutentionné environ 294 millions de tonnes de marchandises en 2012, soit une augmentation de 3,0 % par rapport à 2011.
- En 2012, la dernière année pour laquelle des données sont disponibles, le trafic de marchandises maritimes au Canada a atteint environ 475 millions de tonnes, en hausse de 1,9 % par rapport à l'année précédente. Les services de transport maritime ont transporté 205 G$ de biens destinés au commerce extérieur, en hausse de 0,3 % depuis 2012.
- BC Ferries a transporté 16,1 millions de passagers en 2013. Il s'agit d'une baisse de 0,5 % par rapport à 2012. Sur sa liaison la plus populaire, entre Tsawwassen (Vancouver) et Swartz Bay (Victoria), BC Ferries a transporté 4,6 millions de passagers, tout comme en 2012.
- Marine Atlantique a transporté 351 643 passagers, 123 609 véhicules de passagers et 103 160 véhicules commerciaux en 2012-13 lors des 1 818 traversées reliant Terre-Neuve et North Sydney en Nouvelle-Écosse. La compagnie a généré des revenus record de 107,3M$, en hausse de 6,8 % comparé à 2011-2012.
- En 2013, 37 millions de tonnes métriques de marchandises ont transité dans la Voie maritime du Saint-Laurent, ce qui représente une baisse de 5,0 % comparativement à 2012. La Voie maritime du Saint-Laurent a généré des revenus de 72M$, tandis que les dépenses d'exploitation s'élevaient à 133,6 M$.
- Le nombre de croisiéristes qui ont transité par le port d'escale de croisières le plus achalandé du Canada, le port de Metro Vancouver, a augmenté de 21,9 % en 2013 pour atteindre 812 398 passagers. Le nombre de navires qui transportaient ces passagers a connu une augmentation similaire (23,0 %), 235 navires faisant escale dans le port en 2013. Le port d'escale de croisières qui occupe le deuxième rang au pays en terme d'achalandage, le port de Québec, a accueilli 164 000 passagers à bord de 103 navires de croisière.
- En septembre 2013, le Nordic Orion, un navire de 225 mètres de longueur, a transporté 15 000 tonnes de charbon de Vancouver à Pori, en Finlande, en empruntant le passage du Nord-Ouest. Ce navire danois, d'un port en lourd de 75 603 tonnes, a été le premier vraquier de cargaisons sèches à traverser sur toute sa longueur le passage du Nord-Ouest, ce qui lui a fait économiser 200 000 $, par rapport à ce qu'il lui en aurait coûté pour passer par le canal de Panama. Vingt autres navires, surtout des yachts et des bateaux de croisière, ont traversé le passage du Nord-Ouest au cours de l'année 2013.

### Ports et infrastructures

- Les revenus d'exploitation de l'ensemble des APC ont augmenté, passant de 489 M$ en 2011 à 514 M$ en 2012, tandis que les dépenses d'exploitation sont passées de 252 M$, en 2011, à 261 M$ en 2012. Le ratio moyen des revenus sur les dépenses d'exploitation était de 197 %. Le port de Metro Vancouver totalisait près de 37 % des revenus totaux de l'APC tandis que le port de Montréal en recueillait 17 % de plus. Six APC (Vancouver, Montréal, Toronto, Prince-Rupert, Québec et Halifax) totalisaient ensemble 82 % du total des revenus des APC et 79 % des dépenses totales des APC.
- Le revenu net global de toutes les APC a augmenté de 20 % en 2012 par rapport à 2011, et s'élevait à 173 M$. Sur les 18 APC, 16 ont enregistré un bilan net positif en 2012. En 2012, les APC ont dépensé plus de 258 M$ pour l'acquisition d'immobilisations. Le rendement sur l'actif général a augmenté de 6 %, ce qui représente une légère augmentation par rapport à 2011.

- Le plus grand port à conteneurs du Canada, le port de Metro Vancouver, a manutentionné 2,8 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) en 2013, ce qui représente une augmentation de 4 % par rapport à 2012. Le port de Vancouver, qui est aussi le plus grand port de vrac du Canada, a manutentionné 92,7 millions de tonnes de vrac en 2013, soit une augmentation de 11 % en 2012 en raison d'une forte hausse des volumes de charbon, de produits chimiques et d'engrais transportés. Cela a fait augmenter le tonnage total manutentionné de 9 % en 2013 par rapport à 2012.
- Plus au nord sur la côte du Pacifique, le port de Prince-Rupert a manutentionné environ 536 000 EVP en 2013, ce qui représente une baisse de 5 % par rapport à 2012, après avoir affiché une recrudescence du trafic de 38 % la même année.
- Le port de Churchill a manutentionné 600 000 tonnes de fret, principalement des céréales, du canola et des marchandises servant au ravitaillement des collectivités de l'ouest du Nunavut.
- Le trafic au port de Montréal a légèrement diminué en 2013. Le port a manutentionné 28,2 millions de tonnes et 1,3 million d'EVP, des chiffres similaires à ceux de 2012. En 2013, le port de Montréal a annoncé que de nouvelles dispositions permettront à tous les navires post-Panamax, y compris les navires porte-conteneurs de 6 000 EVP, d'atteindre Montréal.
- Le port de Québec a manutentionné 27 Mt en 2013, ce qui représente une baisse par rapport aux 32,5 Mt manutentionnées l'année précédente. Entre-temps, la construction d'un nouveau terminal de granulés de bois, qui coûtera 20 M$, a commencé; le terminal devrait être opérationnel à l'été 2014 et pourra manutentionner 400 000 tonnes par année.
- Le port de Sept-Îles a accueilli son premier navire de type Chinamax en 2013, l'un des plus gros vraquiers actuellement en service. Il s'agit du premier navire de cette taille à être chargé dans un port en Amérique du Nord. Le navire a été chargé de 302 264 tonnes de minerai de fer provenant de la mine du Lac Bloom exploitée par Cliffs Natural Resources. Il s'agit de la plus grosse cargaison de vrac à avoir été chargée, à ce jour, sur un navire en Amérique du Nord. En 2013, le port de Sept-Îles a manutentionné 28 Mt et investi 130 M$ pour la construction du nouveau quai au port à Pointe-Noire, un projet de 220 M$ financé aussi par l'industrie minière de la région.
- À la suite d'une entente conclue avec Tropical Shipping l'autorisant à transporter du fret pour le compte de Hapag-Lloyd, le trafic de conteneurs au port de Saint John a augmenté de 50 % en 2013. Globalement, en 2013, le port a enregistré une augmentation de 2,4 % pour ce qui est du tonnage de marchandises.
- En 2013, le port de Halifax a accueilli des navires porte-conteneurs d'une capacité de charge allant jusqu'à 7 500 EVP. Il s'agit des plus grands navires à avoir accosté au port à ce jour. Le port a manutentionné 442 000 EVP, soit 6 % de plus que l'année précédente. Halifax a vu son volume de fret manutentionné diminuer de 9 % en 2013 par rapport à 2012, à cause de la forte baisse des marchandises en vrac transportées. Irving Shipbuilding investit 300 M$ dans le projet de modernisation du chantier naval de Halifax. L'installation sera ainsi prête à commencer la construction des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique en 2015 et, par la suite, à constituer la nouvelle flotte de navires de combat de surface dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale. À la fin de 2013, 175 M$ de cette somme avaient déjà été investis, créant ainsi plus de 1 600 emplois.
- Le port pour petits bateaux de Pangnirtung, le premier port pour petites embarcations au Nunavut, a été inauguré le 18 septembre 2013. Il est doté d'une jetée fixe, d'une digue, d'une zone d'agencement, d'une rampe, d'un chenal dragué et d'un bassin. Ce projet profite d'un investissement de 40,5 M$ de la part du gouvernement fédéral. Ces investissements permettent aux plus gros navires d'accoster et diminuent le temps d'escale.

**Traversiers**

- En 2013 - 2014, BC Ferries a rééquipé 13 de ses 35 navires, nécessitant la mise en cale sèche des navires. BC Ferries a également entrepris de lourds travaux d'entretien sur 11 autres navires. La flotte de BC Ferries a en moyenne 32 ans, d'où l'importance de ces travaux majeurs.
- Marine Atlantique Inc., une société d'État fédérale, a attribué un contrat de 20 M$ pour la construction d'une nouvelle gare maritime à North Sydney, en Nouvelle-Écosse. Le bâtiment, neuf et moderne, offrira de nouvelles fonctionnalités, telles qu'un salon permettant aux conducteurs commerciaux de se reposer, et sera situé plus près du centre-ville.

## Environnement

- En 2011, l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles, le secteur maritime a émis 6,1 Mt de $CO_2e$, soit 3,6 % des émissions de GES liées aux transports et moins de 0,9 % des émissions totales de GES au Canada. De 1990 à 2011, les émissions de GES provenant du transport maritime intérieur ont augmenté de 21,4 %, soit de 5,1 Mt à 6,1 Mt, pour une augmentation moyenne annuelle de 0,9 %. L'utilisation accrue de navires plus grands et plus efficaces pendant cette période a été compensée par l'augmentation du nombre total de tonnes-kilomètres réalisées. Environnement Canada s'attend à ce que les émissions maritimes annuelles de GES passent de 6,1 Mt à 7,9 Mt entre 2011 et 2020, soit une hausse totale de 29,3 % ou 2,9 % par année, principalement en raison d'une activité accrue.
- En 2011, la majorité des émissions de $SO_x$ (91,0 %) liées aux transports provenaient du transport maritime, mais elles ne représentaient qu'une faible partie (6,8 %) des émissions totales de $SO_x$ au Canada. Le secteur maritime a aussi généré 17,5 % et 11,8 % des émissions de $PM_{2,5}$ et de $NO_x$ liées aux transports, respectivement, tout en générant moins de 1 % des émissions de COV et de CO liées aux transports au Canada. De 1990 à 2011, les émissions de l'ensemble des polluants atmosphériques liées au transport maritime ont diminué. Les émissions de $SO_x$, de COV et de $PM_{2,5}$ sont celles qui ont connu la plus grande diminution, baissant de 24,8 %, 10,7 % et 10,3 %, respectivement.
- En mars 2013, le gouvernement du Canada a annoncé l'introduction de la *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens* ainsi que d'autres mesures en vue de créer un Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Ces mesures sont, notamment, l'augmentation des inspections des navires-citernes, l'établissement d'un système d'aides à la navigation, l'élargissement du *Programme national de surveillance aérienne* et la conduite de recherches scientifiques sur les produits pétroliers non conventionnels.
- Le 18 mars 2013, le gouvernement du Canada annonçait la formation d'un Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes pour effectuer une évaluation et un examen pancanadiens du régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures réglementé du Canada dans la perspective des installations de manutention d'hydrocarbures et des déversements d'hydrocarbures causés par les navires. L'examen est effectué en deux étapes. La première étape visait principalement le régime d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures actuellement en place au sud du soixantième parallèle nord. La deuxième étape visera principalement les besoins en matière de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures causés par les navires dans l'Arctique, ainsi que les exigences relatives à un système associé aux substances nocives et potentiellement dangereuses appliquées à l'échelle nationale. Un deuxième rapport sera préparé à l'intention de la ministre des Transports d'ici la fin de 2014.
- Le premier rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, intitulé « Un examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires – Mettre le cap sur l'avenir » a été rendu public le 3 décembre 2013. Le rapport du comité d'experts renferme 45 recommandations relatives à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un modèle régional, fondé sur le risque, s'appliquant à la préparation et aux interventions en cas de déversements, en collaboration avec les intervenants locaux, le renforcement du leadership et de la coordination du gouvernement fédéral, y compris la capacité scientifique et le renforcement du principe « pollueur-payeur », en rehaussant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN), le fonds national de responsabilité et d'indemnisation. Suite à ce rapport et de nombreux conseils et analyses, le gouvernement du Canada a pris des mesures supplémentaires pour s'assurer que le Canada a un système de sécurité des navires-citernes de classe mondiale.
- Les modifications apportées à la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires* (MARPOL), régie par l'Organisation maritime internationale (OMI), sont entrées en vigueur le 1er janvier 2013. Elles ont été approuvées en 2011 et s'appliquent à tous les navires d'une jauge brute de 400 tonneaux et plus. Ces modifications entraîneront :
  - L'adoption de la zone nord-américaine de contrôle des émissions par le Canada
  - De nouvelles normes qui permettront de réduire les émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote
  - De nouvelles exigences au chapitre du rendement énergétique des bâtiments commerciaux internationaux

- Un nouveau régime sur les émissions atmosphériques, qui appuiera la modernisation des flottes
- La certification de nouveaux moteurs qui répondent aux normes environnementales reconnues
- Des normes plus strictes pour les eaux grises utilisées sur les navires
- Des normes concernant le transbordement des hydrocarbures entre pétroliers, qui s'harmonisent avec celles de l'OMI.

- Le 8 mai 2013, les modifications apportées au *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* ont été finalisées aux termes de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.* Ce règlement instaure l'approche intérieure des mesures de MARPOL identifiées précédemment.
- En 2013, TC a dressé un inventaire complet des émissions de GES aux 18 APC. De plus, TC a effectué une évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique et un inventaire des émissions dans cette région. Les deux inventaires contiennent les émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA), de GES, ainsi que d'un certain nombre de toxines atmosphériques sélectionnées. Les deux études ont également établi des inventaires de base pour 2010 et les prévisions pour 2015, 2020 et 2025.
- La Colombie-Britannique a publié une étude sur l'intervention en cas de déversement sur la côte Ouest, laquelle portait sur la prévention, la préparation, l'intervention et la reprise des activités en cas de déversements. En réponse à l'expédition éventuelle de pétrole brut à partir de la côte Ouest, cette étude décrit l'état actuel de la prévention des déversements et des mesures d'intervention en cas de déversement, précise les risques futurs pour le système et répertorie les meilleures pratiques et les mesures visant à atténuer ces risques.
- Le port de Halifax sera le premier port au Canada atlantique à implanter l'alimentation à quai pour les navires de croisière, dès la saison des croisières de 2014. L'alimentation à quai, qui permet aux systèmes à bord de fonctionner à l'électricité et non au moyen d'un moteur diesel, réduisant ainsi les émisions de polluants et de gaz à effet de serre, a également été mise en service à la gare maritime de la baie Swartz, en Colombie-Britannique. L'alimentation au quai est déjà disponible aux ports de Metro Vancouver et de Prince Rupert.
- TC a reçu le *Government Agency Marine Environment Protection Award* de 2013, décerné par la North American Marine Environment Protection Association.

## Sécurité

- En 2013, il y a eu 286 accidents maritimes impliquant des bâtiments immatriculés au Canada (236 accidents de navigation et 50 accidents survenus à bord d'un bâtiment). En outre, on a dénombré 33 accidents maritimes commerciaux impliquant des bâtiments battant pavillon étranger en 2013. Treize personnes ont perdu la vie en 2013. Depuis 10 ans (2004 - 2013), 187 décès liés aux accidents maritimes ont été déclarés au Canada.
- En novembre 2013, TC a modifié le *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* afin de l'harmoniser avec le *Règlement sur le personnel maritime* et le *Règlement général sur le pilotage*. Ces modifications ont amélioré la capacité de recrutement et de formation des pilotes, renforcé la sécurité, en plus de veiller à ce que les droits perçus compensent les frais administratifs et les autres frais engagés.
- La navigation de plaisance est de loin le type d'activité qui est la cause la plus fréquente de blessures et de décès sur l'eau au Canada, puisqu'elle a été liée à plus de 3 000 décès au Canada entre 1991 et 2008, l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles. L'absence du port d'un dispositif de flottaison a joué un rôle dans 88 % des décès et des accidents. La capacité de nager de la victime et le fait que celle-ci ait consommé ou non de l'alcool à bord d'un bateau étaient en cause dans une proportion encore plus grande de blessures et de décès chez les victimes d'accidents nautiques. Enfin, le principal facteur environnemental qui a une incidence sur les décès par noyade pour la navigation de plaisance au Canada est l'eau froide, que l'on associe à au moins 35 % des décès. Afin d'adresser cet important enjeu, le *Programme de contribution pour la sécurité nautique* de TC investira 1,8M$ sur trois ans pour sensibiliser le public sur la question, appuyer l'application règlementaire et aider à réduire les accidents de navigation de plaisance.
- En 2013, plus de 115 000 demandes de permis d'embarcation de plaisance ont été traitées par le Centre de permis d'embarcation de plaisance. Le Canada compte environ 9,4 millions de plaisanciers par année et, selon l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, la navigation de plaisance représente un apport de 8,9 G$ à l'économie canadienne.

- Au cours de l'année 2013, TC a transféré l'émission des certificats pour les bâtiments de 24 mètres et plus, qui se faisait à l'interne, à des fournisseurs externes. Ce changement a été annoncé en novembre 2012 et a été instauré progressivement à partir de janvier 2014. Ce modèle de certification va de pair avec la pratique internationale et permettra à TC de concentrer ses efforts sur les inspections fondées sur le risque.
- La Garde côtière canadienne a reçu un nouvel aéroglisseur, le *NGCC Moytel* en 2013, qui sera affecté à la base de l'île Sea, à Richmond, en Colombie-Britannique, quatre navires de patrouille semi-hauturiers et un nouveau navire spécialisé, le *NGCC S. Dudka*. Ces nouveaux navires aideront à assurer la sécurité des pêcheurs, des plaisanciers et des marins.

## Sûreté

- Le port de Metro Vancouver et le gouvernement du Canada ont annoncé un investissement de 106 M$ destiné à deux nouvelles installations d'examen des conteneurs maritimes à Delta, en Colombie-Britannique, avec un engagement fédéral annoncé de 49,9 M$. Ces installations modernisées seront en mesure de traiter les conteneurs plus rapidement, d'améliorer la sûreté, de réduire le temps d'attente et de réduire les émissions provenant des camions.
- Le programme de conformité de mise en application de la Sûreté maritime a été mis en œuvre en février 2013 afin de promouvoir la conformité aux exigences de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et de ses règlements afférents. Le programme s'adresse principalement aux exploitants de navires et d'installations maritimes et aux administrations portuaires, et il encourage les comportements, les pratiques et les innovations en faveur de la sûreté.

*L'année 2013 a été marquée par le tragique déraillement ferroviaire survenu à Lac-Mégantic, au Québec, qui a coûté la vie à 47 personnes. Cet accident a mis le transport de pétrole et autres marchandises dangereuses au centre des préoccupations nationales et a engendré un nombre d'actions visant à assurer la sécurité ferroviaire. Par ailleurs, les compagnies de chemin de fer canadiennes ont continué d'investir dans l'amélioration de leurs réseaux pour avoir un meilleur accès aux marchés internationaux.*

## Cadre économique et infrastructure

### Chemins de fer

#### Transport de marchandises

- En 2012, la dernière année pour laquelle des données sont disponibles, les chemins de fer canadiens ont transporté un total de 336,5 Mt de marchandises. Cela représente une augmentation de près de 8,6 Mt, soit 2,6 %, par rapport à 2012. En 2012, l'industrie ferroviaire au Canada employait 33 646 personnes.
- En 2012, les transporteurs ferroviaires canadiens de marchandises ont enregistré des revenus d'exploitation de 12,3 G$ pour leurs opérations au pays. Cela représente une augmentation de 8,4 % par rapport aux revenus de 11,4 G$ enregistrés en 2011. Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 7,2 % en 2012 pour atteindre 9,7 G$. Cela s'est traduit par une baisse favorable du ratio d'exploitation à 78,5 % comparé à 79,4 % l'année précédente.
- À l'échelle de son réseau, le Canadien National (CN) a déclaré des profits de 2,6 G$ en 2013, sensiblement identiques à 2012, malgré une augmentation de 6,7 % des revenus qui se sont élevés à 10,6 G$. Le ratio d'exploitation s'est situé à 63,4 en comparaison de 62,9 un an plus tôt. De son côté, le Canadien Pacifique (CP) a déclaré des profits de 875 M$ sur des revenus de 6,1 G$ à l'échelle de son réseau. Les profits ont augmenté de 81 % par rapport à 2012 alors que les revenus ont augmenté de 7,7 %. Le CP a affiché un ratio d'exploitation de 69,9, un record absolu pour cette entreprise de Calgary.
- Sur le plan du volume, les trois principales marchandises transportées par voie ferroviaire étaient les suivantes : 42,5 Mt de charbon, 35,7 Mt de minerai de fer et 34,2 Mt de grains, les livraisons de pétrole et de gaz par wagon-citerne ont augmenté de 14,3 % en 2013 pour atteindre 30,4 Mt. Cette hausse est largement attribuable à l'augmentation rapide de la production de pétrole brut tant au Canada qu'aux États-Unis, à la capacité pipelinière actuelle en Amérique du Nord et aux débouchés sur des marchés diversifiés.
- Le nombre d'expéditions de wagons de pétrole brut a augmenté considérablement au cours des dernières années passant de 340 en 2010 à plus de 53 000 en 2012. Malgré la hausse récente du volume de pétrole brut transporté par chemin de fer, le nombre de wagons de pétrole brut transportés a représenté environ 1 % seulement du nombre total de wagons transportés en 2012.
- Selon l'Association canadienne des producteurs pétroliers, la production de pétrole brut devrait augmenter d'environ 4,2 % par an de 2012 à 2030. Les deux chemins de fer de Classe I canadiens, CN et CP, prévoient une croissance plus rapide de la demande de transport de pétrole brut par voie ferroviaire.
- En 2013, le CN a annoncé des investissements en immobilisations s'élevant à 1,9 G$, dont un 1 G$ pour l'entretien et l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire, 200 M$ pour l'achat d'équipement et de biens en vue d'améliorer la qualité de l'ensemble de sa flotte et 700 M$ pour soutenir des projets qui favorisent la productivité et la croissance comme des projets axés sur les technologies de l'information. En avril 2013, le CN a annoncé un investissement additionnel de 100 M$ pour améliorer le corridor Edmonton-Winnipeg.
- Le CP a annoncé des investissements en immobilisations pour 2013 s'élevant à 1,1 G$ pour remplacer ou renouveler des actifs épuisés, pour accroître la capacité du réseau et mettre en œuvre des projets relatifs à la productivité et pour gérer les immobilisations réglementées par les gouvernements, principalement le contrôle des trains. Le 7 mai 2013, le CP a annoncé un investissement additionnel se situant entre 75 M$ et 100 M$ pour des travaux de réfection sur la voie principale nord entre Winnipeg et Edmonton et pour des mises à niveau des systèmes de signalisation sur la voie principale du CP entre Moose Jaw et Chicago.

- Les compagnies de chemin de fer ont ouvert plusieurs nouvelles gares intermodales dans toutes les régions du Canada, dont le Parc logistique du CN à Calgary d'une valeur de 100 M$ et la plaque tournante du transport mondial du CP à Regina. CSX a annoncé un projet de 100 M$ pour développer sur une superficie de 89 acres dans le Parc industriel et portuaire Perron à Valleyfield des installations intermodales, qui relieront son réseau à Montréal. De plus, en 2013, il y a eu l'ouverture de nouveaux terminaux liés au transport de l'énergie, comme le terminal de sable de fractionnement Di-Corp, à Grande Prairie, qui s'étend sur une superficie de 20 acres et qui a une capacité de 550 000 tonnes par an, et la plaque tournante ferroviaire d'une valeur de 100 M$ de Torq Transloading à Kerrobert, en Saskatchewan, ainsi que l'agrandissement des installations de Torq Transloading à Lloydminster, en Saskatchewan, qui triplera sa capacité de transbordement.
- Cinquante-trois chemins de fer d'intérêt local et chemins de fer régionaux étaient exploités au Canada en 2012. Ils comptaient pour 22 % du nombre total de kilomètres de voies et pour 696 M$ en revenus. Collectivement, ils ont transporté un total de 80,9 Mt de marchandises. Cela représente une augmentation de près de 0,5 Mt en comparaison des 80,4 Mt transportées en 2011, soit une hausse de près de 1 %. En 2012, les revenus des chemins de fer d'intérêt local ont représenté 5,6 % des revenus totaux du secteur ferroviaire. En 2012, les chemins de fer d'intérêt local employaient 2 831 personnes.
- À la suite de la tragédie du Lac Mégantic, la Montreal, Maine and Atlantic Railway Canada (MMA) s'est placée sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*. Au début de 2014, l'on procédait à la mise en vente de ses actifs.
- Kelowna Pacific Railway (KPR) a été mise sous séquestre en juillet 2013 et a cessé ses opérations. Le CN a pris en charge le service sur le tronçon de 156 km de Campbell Creek à Lumby Junction, en Colombie-Britannique, loué auparavant à KPR. Le principal client sur cette voie est Tolko Industries, un marchand de bois. Toutefois, le CN n'a pas remis le service sur pied sur l'autre partie du réseau de KPR entre Lumby Junction et Kelowna.
- La *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises* est entrée en vigueur le 26 juin 2013 après avoir reçu la sanction royale. Ces nouvelles dispositions qui modifient la *Loi sur les transports du Canada* donnent aux entreprises qui expédient des marchandises par train le droit de conclure des ententes de service avec des compagnies de chemin de fer. Elles permettent par ailleurs de mettre en place un processus d'arbitrage par l'intermédiaire de l'Office des transports du Canada (OTC) afin d'en arriver à une entente lorsque les négociations commerciales échouent.

**Transport interurbain de voyageurs par chemin de fer**

- En 2013, VIA Rail Canada, une société d'État, a connu une baisse de 0,2 % en passagers-kilomètres par rapport à 2012 et une baisse de 2,4 % de ses revenus. La ponctualité de VIA Rail Canada est passée de 79 % en 2012 à 78 % en 2013. En 2012, la dernière année pour laquelle des données étaient disponibles, VIA Rail Canada a rapporté un profit net de 26,4 M$, en hausse de 17,7 M$ par rapport à 2011. Les revenus ont progressé de 4,8 % à 277,6 M$ tandis que la subvention d'exploitation du gouvernement fédéral était de 279,1 M$, en hausse de 7,0 %.
- VIA Rail Canada a obtenu 439,4 M$ du gouvernement fédéral pour soutenir ses opérations et répondre à ses besoins en capitaux pour l'exercice 2013 - 2014. Ces investissements ont été affectés à divers projets, dont la réfection de ponts, l'amélioration de systèmes de signalisation ferroviaire, le reconditionnement d'équipement, le réaménagement de voies ferrées, la réparation de gares et la mise à niveau des technologies de l'information.
- En août 2013, VIA Rail Canada a annoncé la cessation de l'ensemble de ses opérations entre Matapédia et Gaspé, au Québec, jusqu'à ce que l'infrastructure de la voie ferrée et le système de signalisation soient réparés.
- En 2013, Rocky Mountaineer a élargi son offre de services à l'intention des touristes qui voyagent en train, avec l'ouverture d'une nouvelle voie transfrontalière, le *Coastal Passage*, entre Seattle et Vancouver.

- Dans son *Rapport sur la conformité relative au code ferroviaire*, l'OTC a évalué la conformité de VIA Rail Canada avec certaines dispositions du *Code de pratiques : Accessibilité des voitures de chemin de fer et conditions de transport ferroviaire des personnes ayant une déficience* et du *Code de pratiques : L'Élimination des entraves à la communication avec les voyageurs ayant une déficience*. Ces dispositions visent, entre autres, les sujets suivants : les caractéristiques générales d'accessibilité des voitures ferroviaires, les dispositifs d'immobilisation de fauteuil roulant dans les voitures-coach, et les systèmes de télécommunication pour les réservations et les renseignements. Le Rapport a conclu que VIA Rail Canada maintient un niveau élevé de conformité.

**Transport urbain sur rail**

- Le 11 juillet 2013, les travaux de construction du nouveau terminal Union Pearson Express à la gare Union de Toronto, la plus importante plaque tournante de transport au pays, ont commencé. La nouvelle station de 1 700 $m^2$ sera bien située dans le Skywalk, à l'ouest du quai couvert et à proximité du terminus GO Transit et des autobus et du métro de la Toronto Transit Commission. À l'autre bout de la voie, la gare de l'aéroport est achevée à plus de 75 %. Lorsque l'Union Pearson Express d'une valeur de 456 M$ entrera en service avant les Jeux panaméricains de 2015, le trajet reliant la gare Union et l'Aéroport international Pearson prendra 25 minutes à bord de trains tractés par des locomotives diesel.
- Le 12 août 2013, le premier pilier qui soutient le tablier de la nouvelle ligne Evergreen du SkyTrain de Vancouver a été mis en place à Coquitlam. Lorsqu'il entrera en service en 2016, le système léger sur rail (SLR) de 11 kilomètres reliera Coquitlam, Port Moody et Burnaby au réseau SkyTrain.
- Le 11 octobre 2013, les travaux de construction du tunnel du projet de train électrique léger sur rail de la Ligne de la Confédération d'Ottawa ont commencé. Une fois achevée, la ligne s'étendra sur 12,5 km entre le chemin Blair et Tunney's Pasture et comprendra 13 stations ainsi qu'un tunnel de 2,5 km qui traversera le centre-ville d'Ottawa. D'une valeur de 2,1 G$, le projet est financé grâce à un partenariat public-privé de la ville d'Ottawa avec le Rideau Transit Group Partnership.
- Calgary Transit achètera 60 nouveaux wagons S200 CTrain de Siemens. Ces wagons remplaceront les wagons existants qui ont plus de 30 ans et qui ont atteint la fin de leur vie utile. De plus, les C-Trains pourront compter quatre wagons au lieu de trois.
- Le 21 mars 2013, le CN a vendu un tronçon de la ligne ferroviaire de sa subdivision Oakville dans la région du Grand Toronto à Metrolinx pour une somme de 52,5 M$. Le CN a conservé certains droits d'exploitation pour assurer le maintien de ses opérations de fret, alors que VIA Rail Canada continue d'exploiter son réseau de services de transport de passagers entre Toronto et Windsor et entre Toronto et Niagara Falls en utilisant cette subdivision. Grâce à cette acquisition, Metrolink est maintenant propriétaire de 68 % du réseau ferroviaire desservant les trains de banlieue de GO Transit.

## Environnement

- En 2011, l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles, le secteur ferroviaire a produit 6,9 Mt de $CO_2e$, soit 4,1 % des émissions de GES liées aux transports et 1 % des émissions totales de GES au Canada. Les opérations de fret ont représenté 97 % de toutes les émissions ferroviaires de GES. De 1990 à 2011, les émissions ferroviaires de GES ont chuté de 1,2 %, à un moment où l'activité de fret a connu une croissance considérable. Cette diminution peut être attribuée à des améliorations en matière d'efficacité.
- En 2011, le secteur ferroviaire a représenté 8,9 % et 6,1 % respectivement des émissions de NOX et de $PM_{2,5}$ liées aux transports, mais il a produit moins de 1 % des émissions liées aux transports pour d'autres polluants atmosphériques tels que les COV, les SOX et le CO. De 1990 à 2011, les émissions liées au transport
ferroviaire ont chuté de 91,1 % pour les $SO_x$, de 25,5 % pour le CO et de 16,9 % pour les $NO_x$, tandis que les émissions de $PM_{2,5}$ et de COV, bien qu'elles représentent moins de 1,0 % des émissions liées au transports, ont augmenté de 41,7 % et 24,3 % respectivement.
- Le Canada et les États-Unis ont continué de travailler en collaboration en vue de mettre en œuvre l'Initiative de réduction des émissions des locomotives dans le cadre du plan d'action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation Canada-États-Unis. La vaste mobilisation de l'industrie ferroviaire et des intervenants a mis l'accent sur les possibilités de réduction des émissions de GES imputables aux locomotives. En 2013, des travaux ont été entrepris pour appuyer l'élaboration d'un plan d'action volontaire entre l'industrie et les gouvernements du Canada et des États-Unis en vue de réduire les émissions de GES du secteur ferroviaire des deux pays.

- Le CN procède actuellement à l'essai de deux locomotives d'une puissance de 3 000 CV, alimentées par un mélange de neuf parties de gaz naturel liquéfié (GNL) et d'une partie de carburant diesel, sur un tronçon entre Edmonton et Fort McMurray. Ce segment ferroviaire de la région des sables pétrolifères a été choisi en partie en raison du terrain vallonné difficile et des trains à fort tonnage qui circulent généralement sur cette voie. Les locomotives alimentées principalement au gaz naturel contribuent à réduire les émissions de GES et à améliorer l'efficacité des opérations. Le CP ainsi que d'importantes compagnies de chemin de fer des États-Unis ont aussi montré de l'intérêt pour ces locomotives.
- Le 16 septembre 2013, Transports Canada (TC) et l'Association des chemins de fer du Canada ont annoncé le renouvellement d'un protocole d'entente qui repose sur les résultats obtenus dans le cadre des deux protocoles précédents. Le protocole d'entente renouvelé encourage les membres de l'Association, y compris les compagnies de transport ferroviaire de marchandises et de transport interurbain de voyageurs, ainsi que les chemins de fer de banlieue et d'intérêt local, à continuer de réduire de façon volontaire les émissions provenant des locomotives. Cette entente est assortie de cibles et de mesures qui contribueront à réduire davantage le volume des émissions de GES provenant de l'exploitation ferroviaire, ainsi que d'un engagement à poursuivre le contrôle des principaux contaminants atmosphériques.
- L'édition de 2011 du rapport du Programme de surveillance des émissions des locomotives a été publié en 2014 et indique que la consommation de carburant par l'industrie ferroviaire en 2011 a été de 2 millions de litres, en baisse de 3 % par rapport à l'année précédente. Les chemins de fer de classe I ont consommé 86,5 % de ce carburant. De tout le carburant consommé au Canada, 14,8 % a été consommé dans le corridor Québec-Windsor.

## Sécurité

### Accidents

- En plus du déraillement à Lac Mégantic, il y a eu 1 068 accidents ferroviaires en 2013, ce qui représente une augmentation de 4 % par rapport à 2012, soit le même nombre que la moyenne sur cinq ans. Ces accidents ont causé 127 décès, soit 44 de plus qu'en 2012, une hausse attribuable principalement aux 47 décès de l'accident à Lac-Mégantic. Il y a eu 188 collisions à un passage à niveau, soit le même nombre que la moyenne pour les cinq dernières années. Il y a également eu 58 accidents par suite d'intrusions, soit 21 % de moins que la moyenne pour les cinq dernières années.
- Le 27 juin 2013, le pont ferroviaire Bonnybrook situé à l'extérieur de la gare de triage du CP à Calgary s'est effondré à la suite d'une importante inondation de la rivière Bow. Une partie du pont est tombée de plus de 60 cm en 90 minutes, faisant dérailler six wagons de marchandises dont cinq étaient chargés de distillat de pétrole.
- Le 18 septembre 2013, un autobus à deux étages d'OC Transpo a heurté le train de voyageurs n° 51 de VIA Rail Canada à un passage à niveau à l'extérieur de la gare de Fallowfield, à Ottawa. Le train en provenance de Montréal se dirigeait vers Toronto. Dix ans plus tôt, la ville avait étudié la possibilité de construire sur ce site un passage inférieur au coût de 40 M$ afin de permettre un croisement étagé de la rue et de la voie ferrée. Le Bureau de la sécurité des transports enquête sur cet accident.
- TC a accepté les conclusions du rapport du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire encourageant fortement l'utilisation volontaire d'enregistreurs de conversation et d'enregistreurs vidéo. La ministre des Transports a également écrit à l'Association des chemins de fer du Canada et aux diverses entreprises ferroviaires pour les encourager vivement à adopter cette approche volontaire qui contribuera à la création d'une culture de la sécurité avec la collaboration des entreprises ferroviaires et des syndicats.

### Législation et surveillance

- Les modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* sont entrées en vigueur le 1er mai 2013. La version modifiée de la *Loi* encouragera les compagnies de chemin de fer à instaurer et à maintenir une culture de la sécurité et sanctionnera les contrevenants en autorisant le gouvernement du Canada à :
  - Obliger les compagnies de chemin de fer à obtenir un certificat d'exploitation de chemin de fer axé sur la sécurité et à présenter des plans de gestion environnementale;
  - Sévir contre les contrevenants en leur imposant de nouvelles sanctions pécuniaires sévères et des amendes judiciaires accrues;
  - Protéger les employés qui soulèvent des préoccupations en matière de sécurité;
  - Exiger que les compagnies de chemin de fer nomment un cadre supérieur responsable de la sécurité;
  - Mettre l'accent sur l'importance fondamentale des systèmes de gestion de la sécurité.
- Ces modifications législatives ont pour effet d'assujettir directement les compagnies de chemin de fer locales à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* au moment de leurs activités sur des lignes de chemin de fer réglementées par le gouvernement fédéral. Cela signifie que les compagnies de chemin de fer locales deviennent directement responsables du respect du régime de sécurité ferroviaire fédéral lorsque leurs activités sont menées sur des voies relevant de la réglementation fédérale et qu'elles doivent donc présenter à TC des règlements de sécurité ferroviaire s'appliquant à leurs activités à des fins d'approbation. Il incombera à TC de surveiller le respect de ces règlements en menant des vérifications directement auprès des compagnies de chemin de fer locales, plutôt qu'auprès des compagnies de chemin de fer hôtes.
- Le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) a effectué un audit de performance portant sur la surveillance par TC de la sécurité ferroviaire en 2013. Le rapport d'audit a fait état de nombreux problèmes à résoudre, y compris les retards encourus dans l'élaboration de règlements, l'amélioration de l'intégration de systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire, la formation d'inspecteurs et l'assurance de la qualité. TC a élaboré un plan d'action visant à donner suite aux recommandations du BVG qu'il mettra en œuvre au cours des prochaines années.

## Sûreté

- Un certain nombre de services de transport de marchandises et de passagers ont été touchés par des barrages ferroviaires effectués par différents groupes d'intérêts (p. ex., *Idle No More*) en 2013. Le mouvement de protestation *Idle No More*, déclenché par des Premières Nations au Canada en décembre 2012, s'est poursuivi en janvier 2013 avec des manifestations dans différentes régions du Canada. Les manifestants ont bloqué des routes provinciales, mais aussi des ponts internationaux et des lignes de transport de marchandises et de passagers, dont le corridor ferroviaire qui relie Toronto, Montréal et Ottawa.
- Le 22 avril 2013, deux hommes soupçonnés de préparer un attentat terroriste contre un train de passagers de VIA Rail Canada ont été arrêtés. Il a été déterminé qu'il n'existait pas de menace imminente pour le grand public, les employés du chemin de fer, les passagers ou l'infrastructure ferroviaire. Cependant, ces arrestations ont fait ressortir l'importance d'exercer une vigilance constante au sein du réseau de transport.
- Dans le cadre du Plan d'action *Par-delà la frontière*, une série de projets pilotes ont été initiés dans le but de valider la Stratégie intégrée de sécurité du fret et d'orienter sa mise en œuvre. Cette stratégie a pour but de poser des gestes pour réduire les risques de sûreté et déplacer ceux-ci loin de la frontière canado-américaine, afin de faciliter la circulation légitime des expéditions transfrontalières. Les projets pilotes ont comporté la vérification de l'intégrité du périmètre et le contrôle et l'inspection du fret maritime transitant par le port de Prince-Rupert et à destination de Chicago par chemin de fer, ainsi que le fret maritime à Montréal destiné aux États-Unis par camion.

# 7. Transport routier

*Les investissements dans l'infrastructure de transport au Canada ont visé principalement la construction de nouvelles routes et de nouveaux ponts. Par ailleurs, de nouveaux règlements contribueront à réduire les émissions responsables du smog qui sont produites par les nouvelles voitures et les nouveaux camions alors que le nouveau règlement sur les pneus et le renforcement des normes relatives aux essais de collision ont pour but d'améliorer la sécurité routière pour tous les Canadiens.*

## Cadre économique et infrastructure

### Utilisation du réseau routier

- En 2011, près de 130 milliards de kilomètres-véhicules ont été parcourus sur le réseau routier national (RRN), ce qui représente une baisse d'environ 1 % par rapport à 2010, et plus de 18 milliards de kilomètres-véhicules parcourus par des camions, une diminution d'environ 3,5 % par rapport à 2010. Presque 40 % des déplacements en véhicule se font sur le réseau routier national.
- En 2013, Transports Canada (TC) a ajouté les poids lourds (ayant un poids brut de 4,5 tonnes ou plus) à l'Étude sur l'utilisation des véhicules au Canada (EUVC), une vaste enquête par sondage sur l'activité des véhicules à moteur. L'étude recueille des données sur les déplacements et la consommation de carburant d'automobiles et de camions légers en Ontario, au Québec, au Manitoba et en Saskatchewan depuis 2011 au moyen d'enregistreurs de données électroniques portables. Après avoir modifié et testé l'enregistreur pour l'utiliser avec des véhicules lourds, une enquête électronique à grande échelle sur les poids lourds a été lancée le 1er juillet 2013. En 2013, l'EUVC montre que dans les provinces visées, un véhicule léger a en moyenne parcouru 16 443 km en 385 heures et consommé 1 816 litres de carburant. Plus de résultats sont disponibles au **http://www.tc.gc.ca/euvc**.

### Activités transfrontalières

- En 2013, la valeur des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis a augmenté de plus de 5 % par rapport à 2012 pour totaliser 605 G$. Près de 55 % de ces échanges commerciaux ont été expédiés par camions (335 G$) et près de 78 % du commerce routier canado-américain total a été effectué par le biais des passages frontaliers de l'Ontario et du Québec avec les États-Unis.
- En 2013, le nombre de véhicules traversant la frontière canado-américaine s'est accru légèrement par rapport à 2012 pour atteindre 64,4 millions d'automobiles et 10,7 millions de camions. La circulation automobile a augmenté de 1 % par rapport à 2012, tandis que la circulation de camions a diminué de 0,3 %. Dans l'ensemble, le débit de circulation a été supérieur de 1 % à celui de 2012.
- En 2013, le niveau d'activité de camionnage au pont Ambassador entre Windsor et Détroit a diminué de 2,4 % par rapport à 2012. Douze des 20 postes frontaliers les plus importants ont enregistré une hausse de la circulation de camions comparativement à l'année précédente.
- En 2012, la valeur des échanges aux passages frontaliers du Canada et des États-Unis sur le RRN a rebondi à 303 G$, soit une hausse de 4,5 % par rapport à 2011. La valeur du tourisme aux passages frontaliers du Canada et des États-Unis sur le RRN a rebondi à 12,7 G$ en 2012, soit une hausse de 6,7 % par rapport à 2011.

### Infrastructure

- Le Passage international de la rivière Détroit comprendra un nouveau pont à six voies qui sera construit dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). Il offrira le tout premier lien autoroute à autoroute à Detroit-Windsor et un nouveau moyen indispensable pour assurer le transport efficace de personnes et de marchandises à cette frontière. En 2013, le permis présidentiel américain requis pour la construction d'une structure traversant la frontière canado-américaine a été signé. Les activités de planification avancée, d'acquisition de propriétés et de déplacement des services publics sont en cours au Canada et débuteront aux États-Unis en 2014.

- Le 15 août 2013, le droit de péage au pont Ambassador – le passage frontalier le plus achalandé du Canada – est passé de 4,75 $ à 5 $ pour les automobiles à passagers, suivant une hausse de 4 $ à 4,75 $ en 2012.
- Le 1er décembre 2013, le gouvernement du Canada a annoncé un nouvel échéancier plus court pour la construction d'un nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent, dont les coûts varieront entre 3 G$ et 5 G$ et qui devrait être achevée en 2018, soit trois ans plus tôt que prévu initialement. L'échéancier plus court a été établi à la suite des recommandations présentées dans le rapport Buckland & Taylor, préparé dans le cadre du programme de surveillance et d'entretien du pont Champlain. Le dossier d'affaires pour le projet de pont, une analyse achevée en décembre 2013, a confirmé qu'un partenariat public-privé (PPP) constitue le moyen le plus rentable de réaliser le projet.
- Dans le cadre du projet du nouveau pont sur le Saint-Laurent, le gouvernement du Canada a lancé les travaux de construction du pont-jetée temporaire de l'Île-des-Sœurs en octobre 2013. Les travaux de ce pont-jetée temporaire devraient être achevés d'ici 2015. Ce pont de contournement sera en place jusqu'à ce que le pont de l'Île-des-Sœurs soit remplacé définitivement.
- Le 30 novembre 2013, une poutre de support de 75 tonnes a été installée sur le pont Champlain par la Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, à la suite de la détection au début du mois d'une fissure sur l'une des poutres de rive extérieures en béton. La poutre de support a été installée au-dessus de la poutre existante sur toute sa longueur et elle est soutenue par les piles du pont. Des tiges d'acier arrimées à la poutre de support ont été placées sous la poutre fissurée pour la soutenir complètement. L'opération a coûté 2 M$ et a causé d'importants problèmes de congestion routière dans la région de Montréal.
- Le projet de prolongement vers l'est de l'autoroute 407 est l'un des projets autoroutiers les plus importants dans l'histoire de l'Ontario. La première phase d'une valeur de 1G$ (tronçon de 22 km) est déjà en cours. Le 26 mars 2013, l'Ontario a publié une demande de qualification qui permettra de présélectionner des équipes de projet en vue de la phase II du prolongement de l'autoroute 407 en direction est, jusqu'à l'autoroute 35/115, qui se déroulera de 2015 à 2020. Une ouverture provisoire allant du chemin Harmony au chemin Taunton à la voie de raccordement Durham Est est prévue à la fin 2017.
- Le pont Port Mann de 10 voies sur la route 1 dans le district du Grand Vancouver et d'une valeur de 3,3 G$ est le pont de longue portée le plus large au monde et le deuxième plus long pont à haubans en Amérique du Nord. Huit voies avaient été ouvertes à la circulation en décembre 2012, l'ouverture des deux autres voies ayant été prévue en décembre 2013. Toutefois, les travaux ont été retardés jusqu'en 2014. Le pont est muni d'un système de péage électronique.
- La plus récente autoroute en Colombie-Britannique, la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser a été achevée en décembre 2013. Le navettage sera plus rapide et plus facile grâce à cette nouvelle autoroute de quatre voies qui est reliée aux cinq principaux passages du fleuve Fraser et offre de plus grandes possibilités de déplacement. Il s'agit d'un corridor de transport efficace et pratique relié aux principales portes d'entrée commerciales. Il sépare également le trafic commercial des zones résidentielles, améliorant ainsi la sécurité et la qualité de vie des familles dans les collectivités concernées. Le gouvernement fédéral a contribué 365 M$ à la construction de la route périphérique, dont les coûts se sont élevés à 1,26 G$.

**Réseau routier national**

- En 2012, on établissait à 25 917 km la portion de la chaussée du Réseau routier national (RRN) (68 % de l'ensemble) jugée en bon état, soit une augmentation d'environ 2,5 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse peut être attribuée aux investissements continus de tous les ordres de gouvernement.
- Le nombre de ponts de moins de dix ans sur le réseau est passé à 1 438 en 2012, soit une hausse de 6,4 % par rapport à 2011. Encore une fois, cette hausse peut être attribuée à l'ajout de nouveaux ponts et à d'importants travaux de reconstruction et de réfection des ponts existants sur le RRN par tous les ordres de gouvernement.

**Camionnage**

- En 2012, les transporteurs canadiens pour compte d'autrui ont transporté 240 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises, soit une hausse de 7 % par rapport à 2011. Environ 142 milliards de tonnes-kilomètres (59 %) ont été parcourues pour le secteur intérieur et 98 milliards (41 %) de tonnes-kilomètres pour le secteur international.

- En 2013, le coût moyen du carburant diesel pour les utilisateurs commerciaux a augmenté de 2,5 % par rapport à 2012.
- Il y a eu 129 faillites de transporteurs routiers en 2013, soit une réduction de 17 % par rapport à 2012, le niveau le plus bas en dix ans.
- Les discussions concernant l'utilisation de trains routiers et l'harmonisation des programmes d'accréditation se poursuivent entre l'Ontario, le Québec, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick.
- En décembre 2013, TransForce inc. a conclu une entente visant l'acquisition de Vitran Corporation inc., entreprise qui se spécialise également dans le transport routier, pour une somme de 136 M$. TransForce a également fait l'acquisition de Clarke Transport Inc., de Clarke Road Transport et de Velocity Express. En 2012, TransForce a réalisé des profits de 154 M$ et des revenus de 3,1 G$.

**Services interurbains de transport par autocar**

- Dans le secteur des autocars, les déplacements entre le Canada et les États-Unis ont représenté 1,9 million de passagers en 2013, soit une baisse de 1 % par rapport à 2012.
- En 2012, les revenus de l'industrie du transport par autocar (en tenant compte des contributions gouvernementales) étaient estimés à 15,8 G$, en hausse de 2 %. Le secteur du transport en commun représentait 78 % de la totalité des revenus de l'industrie du transport par autocar, y compris les contributions gouvernementales.
- Après que le gouvernement de l'Ontario a annoncé sa décision de se dessaisir de la Commission de transport Ontario Northland, il a actualisé son mandat en matière de transport en commun et de réseaux de télécommunications en décembre 2013. Le mandat actualisé permettra à la Commission d'étudier officiellement d'autres options comme la restructuration, la diversification des modes de prestation de services et le soutien gouvernemental, sans exclure le dessaisissement.

**Transport en commun**

- Le nouveau siège social de Metrobus de St. John's, avec un garage d'autobus attenant, a été inauguré en décembre 2013. D'une valeur de 34,2 M$, le projet a été financé par la ville et le gouvernement fédéral. Occupant une superficie de 10 800 $m^2$, le bâtiment est muni d'éléments écologiques qui lui confèreront la certification LEED, comme une citerne pour recueillir l'eau de pluie qui servira à laver les autobus.
- En septembre 2013, la Société de transport de Sherbrooke (STS) a lancé STS.direct grâce auquel les usagers pourront planifier leur itinéraire, consulter les horaires d'autobus et être informés des interruptions de services au moyen d'un téléphone intelligent ou d'une tablette.
- En 2013, la Société de transport de Montréal (STM) a mis à l'essai un autobus hybride bio-diesel-électrique qui lui a été prêté par Nova Bus, une filiale de Volvo Group Canada inc. Les essais qui se sont terminés à la fin octobre visaient à évaluer l'efficacité énergétique et la fiabilité de ce type d'autobus avant d'en acquérir 203 en 2014. Placée en 2012, la commande a été combinée à celles d'autres sociétés de transport du Québec pour 306 autobus hybrides bio-diesel-électriques.
- OC Transpo a introduit à Ottawa le nouveau système Presto de cartes intelligentes, un projet d'une valeur de 34 M$. Semblable à d'autres cartes à puce utilisées à Montréal et à Toronto, la carte Presto est rechargeable et les usagers la placent contre un lecteur pour la valider lorsqu'ils montent dans un autobus. Ils peuvent aussi recharger leur carte par Internet. Par ailleurs, OC Transpo a prévu 550 000 $ dans son budget 2013 pour équiper cinq autobus hybrides de moteurs diesel de propulsion dans le but de réduire les coûts, et 225 000$ pour étudier les carburants de remplacement et la marche au ralenti des véhicules. OC Transpo a indiqué que l'électrification de sa flotte d'autobus ne se fera pas avant que la technologie ait fait ses preuves dans un climat comme celui d'Ottawa.
- En 2013, la Commission de transport en commun de Toronto (TTC) a mis sur la route les 153 premiers autobus diesel articulés, dont le coût s'est élevé à 143,7 M$. On s'attend à ce que ces nouveaux autobus permettent d'offrir un service plus fiable puisqu'ils sont conçus pour transporter jusqu'à 77 passagers, une augmentation de 45 % par rapport au modèle standard de 40 pieds. On s'attend également à ce qu'ils soient plus rentables parce que les coûts d'utilisation seront moindres en raison du nombre moins important de conducteurs requis. Les autobus articulés à plancher surbaissé seront utilisés sur les lignes très fréquentées

puisqu'ils sont équipés de trois portes au lieu de deux, ce qui accélère l'embarquement des passagers dans les stations de métro de Toronto et le débarquement aux arrêts d'autobus.

- En 2013, le Edmonton Transit System (ETS) a lancé la première phase d'un projet intitulé Smart Bus qui fait appel à un système de répartition informatisé appelé Transit Master, installé sur ses véhicules d'inspection. Grâce à cette technologie, le personnel d'ETS aura accès à des renseignements en temps réel sur les incidents qui peuvent survenir dans les autobus de la ville pendant les opérations courantes, améliorant ainsi la gestion des incidents. Smart Bus fournit de nombreux avantages, dont un accès rapide à l'information permettant une réaction rapide, l'établissement de rapports uniformes et le repérage des véhicules et des ressources sur une carte.
- TransLink de Vancouver s'est servi d'une somme de 125 M$ provenant des fonds de la taxe fédérale sur l'essence pour acheter 45 autobus alimentés au gaz naturel comprimé qui remplaceront les autobus au diesel et pour installer l'infrastructure nécessaire dans les municipalités de Surrey et de Richmond.

## Environnement

- En 2011, l'année la plus récente pour laquelle les données sont disponibles, le secteur du transport routier a produit 137,5 Mt de CO2e, soit 81,1 % des émissions de GES du transport intérieur et 19,6 % des émissions totales pour le Canada. De 1990 à 2011, les émissions de GES provenant du transport routier sont passées de 97,1 Mt à 137,5 Mt, ce qui représente une augmentation de 41,7 %, la moyenne annuelle se situant à 1,7 %. Cette augmentation est imputable à une hausse du nombre d'automobiles que l'on attribue à la croissance de la population, à une utilisation accrue de camions légers et de véhicules utilitaires sport moins efficients, ainsi qu'à la part croissante de marchandises transportées par camion. L'adoption du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* et du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* devrait contribuer à stabiliser les émissions de GES sur route de 2011 à 2020.
- En 2011, le transport routier représentait 41,1 % des émissions de CO, 17,8 % des émissions de $NO_x$ et 10,9 % des émissions de COV liées aux transports. Les automobiles, qui roulent principalement à l'essence, sont la source de la plus grande part des émissions de GES provenant du transport routier (65,6 %) et des émissions de CO, de COV et de $SO_x$ (97,0 %, 92,8 % et 68,6 % respectivement). Le transport de marchandises, qui dépend principalement de carburant diesel, a produit la plus grande part d'émissions de $PM_{2,5}$ et de $NO_x$ (73,6 % et 53,0 % respectivement) liées au transport routier. De 1990 à 2011, les émissions de COV, de CO et de $NO_x$ ont diminué de 71,8 %, 63,6 % et 60,1 % respectivement. Bien qu'elles ne représentent maintenant pas plus de 2 % des émissions totales liées aux transports, les émissions de $SO_x$ et de $PM_{2,5}$ attribuables au transport routier ont diminué de 93,8 % et de 78,0 % respectivement au cours de cette même période.
- La version définitive du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules utilitaires lourds* a été publiée dans la Partie II de la Gazette du Canada en mars 2013. Ce règlement s'applique aux nouveaux véhicules à partir de l'année modèle 2014 et s'aligne sur ceux des États-Unis.
- Le 8 juin 2013, Environnement Canada a publié un avis faisant part de son intention d'élaborer des règlements visant à limiter davantage les émissions de polluants atmosphériques contribuant au smog des voitures et des camionnettes neuves et de réduire la teneur en soufre de l'essence, en harmonie avec les normes du groupe 3 des États-Unis.
- En décembre 2013, TC a modifié le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* pour permettre l'utilisation d'une plus grande variété de rétreints aérodynamiques par les entreprises de transport par camion.
- La STM a publié son deuxième Plan de développement durable, dont la portée s'étend jusqu'en 2020. Ce plan repose sur quatre piliers, soit une offre de service améliorée, une meilleure accessibilité aux services, une réduction de l'empreinte écologique et un approvisionnement responsable.
- Le Réseau de transport de la capitale de Québec a inauguré le premier garage d'autobus au Canada construit selon les normes LEED argent avec des matériaux locaux et recyclés. L'objectif est de diminuer la consommation énergétique de 25 %.

## Sécurité

- En 2013, les fabricants de véhicules routiers ont publié 466 rappels touchant un total de 3 125 726 véhicules, pneus et sièges pour enfant. Bien que ce nombre soit conforme à la précédente moyenne sur cinq ans, le nombre de véhicules touchés par ces rappels a augmenté considérablement, soit 54 % de plus que la précédente moyenne sur cinq ans de 2,01 millions. Parmi les 466 rappels publiés en 2013, 37 (ou 7,9 %) ont découlé de discussions entre TC et les fabricants, et ont touché 36,5 % (1 142 344) de la population totale de véhicules touchés par des rappels.
- En novembre 2013, le *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* a été annoncé. Il comporte des normes plus contraignantes que l'ancien règlement datant de 1995 qu'il remplace. Il est aligné sur celui des États-Unis dans le but de gagner en efficacité et de réduire les coûts pour les fabricants comme pour les consommateurs. Le règlement permettra également d'appliquer des normes relatives aux pneus d'hiver si les fabricants choisissent d'utiliser le symbole représentant une montagne et un flocon de neige. Lorsque les fabricants du marché canadien choisissent d'appliquer ce symbole, cela indique aux consommateurs que le pneu répond aux normes réglementaires canadiennes sur les pneus d'hiver.
- En février 2013, le ministère des Transports a annoncé que les normes relatives à la protection des occupants en cas de collision frontale avaient été renforcées en augmentant la vitesse des essais de collision, en exigeant l'utilisation de mannequins représentant des femmes et des enfants lors d'essais de sécurité automobile, en plus des mannequins d'essais de collision représentant un homme, et en rendant obligatoire la présence de ceintures abdominales et diagonales sur la banquette arrière. Ces nouvelles exigences contribueront à améliorer la sécurité des véhicules et à aligner plus étroitement les normes de sécurité canadiennes avec celles des États-Unis, facilitant ainsi le commerce transfrontalier de véhicules neufs et favorisant la croissance économique à long terme. Ces changements réglementaires figurent parmi les engagements du Conseil Canada–États-Unis de coopération en matière de réglementation que le premier ministre Harper et le président Obama ont annoncé en février 2011.
- Avec un soutien financier des organismes des transports fédéraux, provinciaux et territoriaux, le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière a entrepris l'Étude canadienne sur la conduite naturaliste qui porte sur les comportements des conducteurs dans le cadre de déplacements quotidiens courants. Les données recueillies au moyen de véhicules équipés d'instruments de pointe comprendront des données détaillées sur les comportements de conduite et sur l'interaction entre le conducteur, le véhicule et l'environnement sur une longue durée. De plus, des travaux ont commencé pour permettre l'ajout de véhicules commerciaux à l'étude.
- En août 2013, comme l'exige la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, le ministre a déposé à la Chambre des communes et au Sénat le Rapport annuel au Parlement sur la sécurité des véhicules commerciaux au Canada pour l'année 2009. Le rapport porte sur les progrès réalisés dans l'application des règles et des normes relatives aux entreprises extra-provinciales de transport routier (camionnage et transport par autocar). Les résultats indiquent que les provinces et les territoires continuent à faire des progrès dans la mise en œuvre des exigences du *Code national de sécurité* et que le nombre d'accidentés de la route a diminué de 12,9 % par rapport à 2008, alors que le nombre d'accidents mortels a diminué de 12,8 %.
- Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé a élaboré et publié plusieurs rapports visant à aider les provinces et les territoires à améliorer la sécurité routière, dont les suivants : Mesures de prévention pour assurer la sécurité des piétons au Canada, Usage d'appareils de communication électronique par les conducteurs canadiens en milieu urbain, Évaluation des fourgonnettes 15 passagers, Protocole relatif à une enquête routière visant à déterminer la prévalence de consommation d'alcool et de drogues chez les automobilistes. Ces rapports sont disponibles dans le site Web du Conseil au www.ccmta.ca.

## Sûreté

- En consultation avec des intervenants de l'industrie, TC s'est employé à établir un protocole d'entente volontaire avec divers propriétaires et exploitants de ponts et de tunnels internationaux dans le but de promouvoir une approche cohérente à la sûreté de ces installations. Tous les propriétaires et exploitants des principaux ponts et tunnels internationaux ont signé un protocole d'entente, touchant, entre autres, les passages entre le Canada et les États-Unis qu'empruntent 93 % des marchandises acheminées par camion.
- Plusieurs propriétaires et exploitants de ponts et de tunnels, ainsi qu'un grand nombre de compagnies de chemins de fer, ont effectué des exercices de sûreté en 2013.

- En 2012, l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles, TransLink a signalé 116 agressions sur des conducteurs d'autobus, une baisse de 30 % par rapport à l'année précédente et de 52 % par rapport au record établi en 2006. Depuis cette année-là, TransLink et la Coastal Mountain Bus Company, qui exploite les autobus de Translink, ont mis en œuvre des démarches proactives visant à améliorer la sécurité des exploitants de véhicules de transport en commun comme la communication entre un conducteur d'autobus et le Transit Communication Centre en cas d'urgence, le suivi des autobus par système de positionnement global (GPS), l'installation de caméras vidéo dans les autobus et la création d'un comité en milieu de travail chargé d'examiner la question de la sécurité des exploitants.

# 8. Transport de marchandises dangereuses

*En 2013, il y a eu 400 accidents mettant en cause des marchandises dangereusesr entraînant ainsi 57 décès.*

- On estime que plus de 27 G$ de produits chimiques ont été fabriqués et transportés au Canada en 2013. La dynamique commerciale changeante entre le Canada et l'Asie ainsi que le développement accru des ressources dans le Nord canadien pourraient bien modifier la nature et le volume de marchandises dangereuses qui sont acheminées par le réseau des transports du Canada.
- Des marchandises dangereuses sont expédiées ou reçues à plus de 40 000 emplacements commerciaux situés dans toutes les régions du pays. Transports Canada (TC) estime qu'en 2011, 70 % du tonnage des marchandises dangereuses ont été transportés par mode routier, 24 % par mode ferroviaire et 6 % par mode maritime. Moins de 1 % des marchandises dangereuses ont été transportées par mode aérien.
- Les marchandises dangereuses les plus fréquemment transportées au Canada sur le plan du volume sont le pétrole brut, l'essence et le mazout, qui représentent 77 % de toutes les marchandises dangereuses transportées par mode routier.
- En 2013, il y a eu 400 accidents mettant en cause des marchandises dangereuses (incidents pour lesquels un rapport devait être soumis à TC en vertu de la réglementation). Il s'agit d'une augmentation de 3 % par rapport à l'année 2012 au cours de laquelle 389 incidents sont survenus, mais de 13 % par rapport à la moyenne sur cinq ans (2009 - 2013).
- En 2013, il y a eu 48 blessés et 57 décès associés aux accidents signalés mettant en cause des marchandises dangereuses. De ce nombre, 23 blessés et 50 décès ont été attribués aux marchandises dangereuses comme telles; les autres ont été attribués à l'accident en question. De 2009 à 2013, 12 blessures en moyenne par année sont attribuées aux marchandises dangereuses. Le déraillement à Lac-Mégantic a entraîné 47 décès attribués aux marchandises dangereuses alors que tous les autres accidents en ont entraîné trois.
- Bien qu'il y ait eu une hausse du nombre d'accidents se produisant dans les trois modes de transport (routier, ferroviaire et aérien), les accidents surviennent deux fois plus souvent lors du chargement et du déchargement aux installations de transport que pendant le transport lui-même, les accidents de la route représentant plus de 88 % des accidents en transit de marchandises dangereuses. Les autres sont survenus en cours de transport par mode ferroviaire (8 %) et par mode aérien (4 %).
- Près de 91 % des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses impliquaient soit des matières de classe 3 – liquides inflammables (65 %), des matières de classe 8 – matières corrosives (14 %) ou des gaz (12 %).
- Les deux catégories principales de facteurs sous-jacents contribuant aux accidents ont été l'erreur humaine (56 %) et l'équipement (34 %), notamment les jauges, les vannes, les conduits de ventilation, les dispositifs de fermeture, les tuyaux, etc. Ces chiffres correspondent à ceux de l'année précédente.
- Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) de TC vient en aide aux premiers intervenants (pompiers, policiers et ambulanciers) et au public canadien lors de situations d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses, et ce, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. En 2013, le CANUTEC est intervenu dans 940 situations d'urgence et a reçu 21 983 appels téléphoniques.
- En 2013, CANUTEC a signé le protocole d'entente pour la coopération entre les centres d'intervention d'urgence des Amériques (*Memorandum of Cooperative Understandings between the Emergency Centers of the Americas*). Ce protocole facilite l'échange d'information sur les matières dangereuses et favorise la coopération en cas de déversement ou de fuite de produits chimiques, d'incendie d'origine chimique ou d'exposition à des produits chimiques lorsque l'information nécessaire doit être rapidement disponible pour assurer la protection de personnel, de biens ou de l'environnement entre pays. Les autres signataires sont les États-Unis, le Mexique, l'Argentine, la Colombie, le Brésil et le Chili.

*Les portes d'entrée au Canada ont continué à faciliter des choix de transport fiables et efficients en appui à la politique nationale du commerce et l'accès aux marchés émergents. Par ailleurs, des initiatives sont présentement en cours pour mesurer la capacité et la fluidité du système de transport national, incluant le développement d'infrastructures dans le Nord canadien pour soutenir le développement de ressources et diversifier davantage le commerce international du Canada.*

## Porte et corridor de l'Asie-Pacifique

- De nouveaux projets seront financés par le Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative canadienne de la Porte Asie-Pacifique (IPCAP) à partir de fonds réaffectés totalisant 50 M$. L'administration du port de Metro Vancouver (PMV) et le gouvernement fédéral ont annoncé des engagements de 56 M$ et 49 M$ respectivement pour construire deux nouvelles installations d'examen douanier des conteneurs maritimes à Delta et à l'inlet Burrard en préparation pour la croissance prévue du transport de marchandises conteneurisées au port. Cela revêt une importance cruciale pour le plan d'action *Par-delà la frontière*. Aujourd'hui, le port de Prince-Rupert et le PMV figurent parmi les cinq ports les plus productifs dans les Amériques (3e et 5e rangs respectivement).
- Transports Canada (TC) mesure la fluidité et le rendement de la chaîne d'approvisionnement, mettant ainsi en œuvre son engagement de concourir à l'objectif de la Coopération économique de la zone Asie-Pacifique (APEC) visant à augmenter l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement de 10 % dès 2015. Le temps moyen de transit pour les importations de conteneurs de Shanghai à Toronto via la Porte de l'Asie-Pacifique a augmenté de 2,9 % en 2013 pour s'élever à 24,3 jours. Cette hausse est attribuable aux conditions climatiques défavorables, palliées partiellement par la stabilité relative de la traversée océanique. L'augmentation du temps moyen de transit est imputable également aux complications opérationnelles au début et à la fin de l'année dans les ports de la côte ouest et au niveau du transport continental.
- En 2013, TC a mis au point un outil dans le cadre d'un projet pilote pour évaluer la faisabilité de calculer l'empreinte carbone des portes d'entrée du Canada. Cette première phase vise la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, y compris la contribution du transport maritime, portuaire, ferroviaire et routier (camionnage) aux émissions de GES. L'outil évalue spécifiquement l'intensité des émissions de GES – mesurées en kilogrammes de GES par équivalents vingt pieds (EVP) – des principaux éléments de la Porte de l'Asie-Pacifique pour les mouvements de conteneurs en provenance de Shanghai et Hong Kong à destination des principaux marchés nord-américains. Des travaux sont en cours en vue d'améliorer les données recueillies en collaboration avec les intervenants et d'élargir la portée de l'outil pour l'étendre au trafic conteneurisé dans les ports de l'Est canadien.
- Un rapport sur la technologie et les compétences dans le transport, préparé par Westac à l'intention de la Table sur les compétences de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, indique que les intervenants de l'industrie qui ont été interviewés dans le cadre de l'étude accordent la priorité aux immobilisations plutôt qu'aux investissements dans le capital humain et favorisent les investissements dans des technologies environnementales, suivis de près par des investissements dans l'automatisation des processus opérationnels. Des outils de travail qui facilitent la mobilité des travailleurs, comme des applications et des téléphones intelligents, font partie des investissements dans le capital humain, alors que les technologies d'apprentissage en ligne ne sont pas considérées comme prioritaires.

## Porte continentale Ontario–Québec

- Les conditions hivernales ont causé certains défis au niveau de la fiabilité pour les conteneurs arrivant au port de Montréal en 2013. Ainsi, la fiabilité des temps de transit à l'intérieur des terres a légèrement diminué comparé à 2012.

- Durant sa première année d'activité en 2013, CargoM, la grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal, a entrepris plusieurs démarches et projets comme le lancement de son site Web (**www.cargomontreal.ca**), le lancement de trois chantiers de travail (opportunités de développement sectoriel, communication et rayonnement, et accès et fluidité du transport par camion), et la réalisation d'une étude sur le profil du secteur de la logistique et des transports du Grand Montréal. Parallèlement, plusieurs projets ont été mis en œuvre, dont la création de comités de l'industrie chargés de diagnostiquer les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement, le projet OttoView visant à mesurer les déplacements de camions, et l'élaboration d'un guide intitulé « Saviez-vous que? » qui vise à faciliter les procédures d'accès aux différents terminaux portuaires.

## Porte de l'Atlantique

- En 2013, Halterm Container Terminal Limited a investi 20 M$ pour l'achat de deux grues pour navires classés Post-Panamax dans le Port d'Halifax. De plus, la Porte de l'Atlantique a fait l'objet d'activités de promotion à l'occasion d'événements internationaux majeurs aux États-Unis, en Europe et au Brésil.
- Le 17 octobre 2013, les autorités portuaires de Halifax et de Shenzhen ont signé un accord de jumelage dans le but de développer le commerce bilatéral et d'accroître le transport maritime dans les deux ports, ainsi que de favoriser l'entente et développer des relations entre les deux régions. Le port de Shenzhen se classe au 4e rang mondial pour le nombre de conteneurs manutentionnés et au 2e rang en Chine.

## Le Nord .

- Le projet de mine de minerai de fer de la rivière Mary de Baffinland a été approuvé en décembre 2013, mais la portée a été réduite le mois suivant à la suite d'une baisse des prix des matières premières. Le projet sera exécuté par étapes suivant l'approbation de la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions, attendue en 2014. Dans l'intervalle, la première phase des travaux de développement de Baffinland a donné lieu à la construction d'un second aérodrome, d'une route et d'un port. Les plans à long terme prévoient une deuxième piste d'atterrissage, un deuxième port ainsi qu'une voie ferrée. On s'attend à ce que la mine, une fois pleinement opérationnelle, produise et expédie 18 millions de tonnes de minerai de fer par année.
- Le Comité d'étude des répercussions environnementales des Inuvialuit a reçu d'Imperial Oil une description de projet pour le Programme de forage exploratoire dans la mer de Beaufort. Si le projet est approuvé sur le site prévu qui est situé à 175 km au nord de Tuktoyaktuk, il s'agirait d'un des puits d'exploration les plus éloignés de la côte et les plus profonds dans la mer de Beaufort. Les travaux de forage pourraient débuter au plus tôt en 2019 ou 2020 et nécessiteront des services de transport maritime pour transporter le pétrole, l'équipement et le personnel.

## Transport multimodal

- En 2013, TC et son équivalent indien ont créé le groupe de travail Canada–Inde sur le transport dans le but d'appuyer le protocole d'entente entre le Canada et l'Inde sur la coopération dans le domaine des transports routiers et l'initiative pangouvernementale que représente le Comité mixte Canada–Inde chargé de la coopération scientifique et technologique.
- Le plan d'action *Par-delà la frontière* a fait des progrès considérables dans plusieurs domaines, notamment : la publication du premier Plan d'investissement dans l'infrastructure frontalière, un plan annuel binational (le deuxième plan annuel est en cours d'approbation); l'annonce d'investissements importants dans quatre infrastructures frontalières (jusqu'à 60 M$ pour l'installation à Lansdowne en Ontario, 47 M$ pour le poste à St-Bernard-de-Lacolle au Québec et 10 millions dans chacune des installations à Emerson, au Manitoba, et à North Portal); l'harmonisation accrue des avantages dont jouissent les voyageurs à faible risque dans le cadre du programme NEXUS (programme pour les voyageurs dignes de confiance); la reconnaissance mutuelle des contrôles du fret aérien; le renforcement de la résilience du secteur maritime dans l'éventualité d'une situation d'urgence; l'achèvement dans un avenir rapproché des projets pilotes visant à valider la Stratégie intégrée de sécurité du fret et à conduire à sa mise en œuvre et au lancement de la phase d'évaluation subséquente;

- l'approbation par le gouvernement du Canada du financement nécessaire pour équiper 14 des 20 installations frontalières prioritaires d'instruments de mesure du temps d'attente (il convient de noter que cette technologie a déjà été installée dans six installations binationales, soit quatre en Colombie-Britannique et deux en Ontario dans le cadre d'autres programmes de financement); l'achèvement de la phase I du projet pilote d'inspection préalable des camions cargo au poste frontalier du Pacific Highway et le lancement de la phase 2 au poste frontalier du pont Peace; la conclusion de longues négociations sur les initiatives de précontrôle pour les modes terrestre, ferroviaire et maritime.
- En février 2013, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a publié son rapport intitulé « Technologies de transport novatrices ». Le Comité s'est penché sur l'innovation dans le secteur des transports et sur le rôle du gouvernement fédéral, en mettant l'accent sur les nouvelles technologies de transport qui sont viables sur le plan commercial, sur les obstacles à la commercialisation, sur l'adoption de nouvelles technologies et sur le rôle du gouvernement pour favoriser la recherche et développement dans le secteur des transports. Le rapport du Comité rend compte des innovations dans l'industrie de l'automobile, dans l'industrie ferroviaire, dans l'aérospatiale et dans les carburants de remplacement pour le transport. Il formule 23 recommandations n'entraînant pas de coûts, qui découlent des discussions avec plus de 40 intervenants de l'industrie et du gouvernement, et qui visent à harmoniser la réglementation et à favoriser la concurrence pour que l'innovation des entreprises dans le secteur des transports puisse contribuer à améliorer le transport des personnes et des marchandises.

# 10. Table des matières de l'addenda statistique

Les tableaux ci-dessous se trouvent dans l'addenda statistique des Transports au Canada 2013 qui est disponible au **http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu.htm**

## Transports et économie


**Général**

Tableau EC1 Indicateurs économiques, 2013
Tableau EC2 Secteur du transport comme pourcentage du PIB par province et territoire, 2010
Tableau EC3 Dépenses personnelles consacrées aux transports, par province et territoire, 2012
Tableau EC4 Dépenses de consommation finale des ménages consacrées aux transports, 2013
Tableau EC5 Demande de transport en pourcentage du PIB, 2013

**Commerce de marchandises**

Tableau EC6 Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs par secteur, 2003 - 2012
Tableau EC7 Volume des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs, par secteur et mode de transport, 2004 - 2012
Tableau EC8 Part des différents modes dans le commerce international du Canada, 2003 - 2013
Tableau EC9 Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 2003 - 2013
Tableau EC10 Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, 2003 - 2013
Figure EC11 Valeur des échanges commerciaux de biens, entre le Canada et les États-Unis, 2003 - 2013
Tableau EC12 Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2012 - 2013
Tableau EC13 Exportations et importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2013
Tableau EC14 Exportations du Canada selon les principaux pays, 2012 - 2013
Tableau EC15 Importations du Canada selon les principaux pays, 2012 - 2013
Tableau EC16 Commerce des marchandises du Canada - les 25 premiers partenaires, 2012 - 2013
Tableau EC17 Ventilation des exportations du Canada selon les différentes portes canadiennes, 2013

**Voyage et tourisme**

Tableau EC18 Demande touristique au Canada, 2009 - 2013
Tableau EC19 Compte des voyages du Canada et tarifs passagers, 2008 - 2013
Tableau EC20 Résumé des voyages internationaux, 2009 - 2013
Tableau EC21 Voyages internationaux des résidents canadiens, 2011 - 2012
Tableau EC22 Motifs des voyages entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport, 2012
Tableau EC23 Motifs des voyages entre le Canada et outre-mer, par mode de transport, 2012

**Main-d'œuvre**

Tableau EC24 Emploi dans le secteur des transports, 2004 - 2013
Figure EC25 Emploi dans les modes de transport au Canada, par catégorie d'âge, 1993, 2003 et 2013
Tableau EC26 Salaire hebdomadaire moyen1 par industrie sélectionnée , 2004 - 2013
Tableau EC27 Salaire hebdomadaire moyen1 dans le secteur des transports et de l'entreposage2, par province/territoire, 2004 - 2013
Tableau EC28 Conflits de travail par mode de transport, 2004 - 2013

**Performance des prix en transport**

Tableau EC29 Prix moyen du pétrole brut - $ canadien le baril, 2004 - 2013
Tableau EC30 Prix de détail de l'essence ordinaire et du diesel routier - villes choisies, 2004 - 2013
Tableau EC31 Prix des autres carburants de transport, 2004 - 2013
Tableau EC32 Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2008 - 2012

Tableau EC33 Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2008 - 2012
Tableau EC34 Structure des coûts des entreprises de transport, 2008 - 2012
Tableau EC35 Résultats financiers des entreprises de transport, 2007 - 2012

## Dépenses et recettes de transport des gouvernements

Tableau G1 Dépenses brutes et nettes de transport par niveau de gouvernement1, 2004/2005 - 2013/2014
Tableau G2 Dépenses de fonctionnement et d'immobilisations, par les ministères et agences fédéraux et mode de transport, 2004/2005 – 2013/2014
Tableau G3 Paiements de transfert par le gouvernement fédéral par mode, 2004/2005 – 2013/2014
Tableau G4 Emplois reliés aux transports1 dans certains ministères et organismes fédéraux, 2004/2005 - 2013/2014
Tableau G5 Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 2004/2005 - 2013/2014
Tableau G6 Dépenses et recettes de transport par mode et ordre de gouvernement, 2004/2005 - 2013/2014
Tableau G7 Répartition des dépenses provinciales/territoriales de transport, 2004/2005 - 2013/2014
Tableau G8 Dépenses provinciales/territoriales détaillées de transport par mode et par province/territoire, 2004/2005 - 2013/2014

## Environnement et énergie

Figure EN1 Émissions des gaz à effet de serre (Mt $CO_2e$) par secteur économique, 2011
Figure EN2 Intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des secteurs d'utilisation finale, 2000 et 2010
Tableau EN3 Consommation totale d'énergie dans l'économie par secteur, 2002 - 2011
Tableau EN4 Consommation d'énergie par type et mode, 2003 - 2012
Tableau EN5 Consommation d'énergie dans le secteur des transports par province/territoire, 2003 - 2012
Figure EN6 Total des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports, par mode (2000 - 2020)
Figure EN7 Répartition des tonnes-kilomètres du transport des marchandises par mode, 2000 et 2011
Figure EN8 Tendances des émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports, 2000 - 2012
Figure EN9 Part attribuable au secteur des transports des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre (2012).
Tableau EN10 Consommation d'énergie du secteur aérien par province/territoire, 2003 - 2012
Tableau EN11 Consommation d'énergie du secteur maritime par province/territoire, 2003 - 2012
Tableau EN12 Indicateurs clés du Programme national de surveillance aérienne 2005 - 2006 à 2011 - 2012
Tableau EN13 Intensité des émissions de gaz à effet de serre du transport ferroviaire par type d'opération
Tableau EN14 Consommation de carburant dans le secteur ferroviaire, 2003 - 2012
Tableau EN15 Consommation d'énergie du secteur ferroviaire par province/territoire, 2003 - 2012
Tableau EN16 Consommation d'énergie du secteur routier par province/territoire, 2003 - 2012
Tableau EN17 Consommation d'énergie des oléoducs par province/territoire, 2003 - 2012

## Sécurité et sûreté en transport

Tableau S1 Résumé des statistiques relatives à la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et du TMD, 2003 - 2013
Figure S2 Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien, 2003 - 2013

### Évènements ferroviaires

Tableau S3 Chemins de fer de compétence fédérale - Accidents et incidents, 2008 - 2013
Tableau S4 Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents par province/territoire, 2008 - 2013
Tableau S5 Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2008 - 2013

### Évènements routiers

Tableau S6 Collisions, victimes et blessés de la route, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 2003 - 2012
Tableau S7 Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province et territoire, 2011 et 2012

Tableau S8 Victimes parmi les occupants de véhicules et taux de port de la ceinture de sécurité, 2003 - 2012
Tableau S9 Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie (CAS> 0 mg %) et nombre d'incidents de conduite avec facultés affaiblies, 2002 - 2012
Tableau S10 Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2007 - 2012
Tableau S11 Victimes1 résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres, par type de véhicule, 2007 - 2012
Tableau S12 Victimes1 de la route par catégorie d'usagers, 2007 - 2012
Tableau S13 Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2007 - 2012

**Évènements maritimes**

Tableau S14 Évènements maritimes, 2008 - 2013
Tableau S15 Évènements maritimes par région, 2008 - 2013
Tableau S16 Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités commerciales, 2007 - 2013
Tableau S17 Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 2008 - 2013
Figure S18 Nombre de décès liés à la navigation de plaisance, 2003 - 2009

**Évènements aériens**

Tableau S19 Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2008 - 2013
Tableau S20 Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2008 - 2013
Tableau S21 Taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2008 - 2013
Tableau S22 Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province et territoire, 2008 - 2013

**Évènements impliquant des matières dangereuses**

Tableau S23 Accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2008 - 2013
Tableau S24 Nombre total de victimes d'accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, 2008 - 2013
Tableau S25 Nombre de morts et de blessés attribué directement aux marchandises dangereuses lors d'accidents à signaler, 2008 - 2013

## Transport aérien

**Aéroports**

Tableau A1 Nombre d'aérodromes au Canada, 2007 - 2013
Tableau A2 Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2012
Tableau A3 Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – dépenses par province/territoire, de 2004 - 2005 à 2013 - 2014
Tableau A4 Frais d'améliorations aéroportuaires dans le Réseau national d'aéroports (RNA), 2004 - 2014
Tableau A5 Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les mouvements d'aéronefs, 2004 - 2013

**Aéronefs et permis**

Tableau A6 Licences détenues par les transporteurs aériens, en date du 31 décembre 2012 et 2013
Tableau A7 Personnel de l'aviation civile – licences et permis par catégorie, en date de décembre 2013
Tableau A8 Personnel de l'aviation civile – licences et permis par province/territoire, en date de décembre 2012 et 2013
Tableau A9 Profil de la flotte canadienne d'avions civils par catégorie et type, en date de décembre 2012 et 2013

**Lignes aériennes et services**

Tableau A10 Total des revenus d'exploitation des transporteurs aériens canadiens, 2003 - 2012

Tableau A11 Changements survenus dans les services aériens réguliers intérieurs en 2013
Tableau A12 Changements survenus dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2013
Tableau A13 Changements survenus dans les services aériens réguliers internationaux en 2013
Tableau A14 Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par transporteur aérien, secteur intérieur, 2012 et 2013
Tableau A15 Concurrence sur les liaisons aériennes intérieures au 31 décembre 2013

**Emploi**

Tableau A16 Emploi dans l'industrie du transport aérien, 2004 - 2013
Tableau A17 Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2003 - 2012

**Trafic de passagers**

Tableau A18 Volume de passagers utilisant le mode aérien au Canada, 2004 - 2013
Tableau A19 Les 20 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embarqués et débarqués, 2004 - 2013
Tableau A20 Les 10 aéroports canadiens les plus occupés, par secteur, 2004 - 2013
Tableau A21 Volume de trafic acheminé par les transporteurs aériens canadiens, 2003 - 2012
Tableau A22 Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), 2002 - 2013

**Trafic de marchandises**

Tableau A23 Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant le cargo payant chargé et déchargé, 2006 - 2013
Tableau A24 Valeur du fret international expédié par avion, 2004 - 2013
Tableau A25 Exportations et importations aériennes selon la région du monde, 2012 et 2013
Tableau A26 Commerce des marchandises du Canada par voie aérienne – les 25 premiers partenaires, 2013
Tableau A27 Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2012 et 2013
Tableau A28 Tarif du transport du fret aérien sur les 10 routes « autres internationales » les plus importantes impliquant un aéroport canadien, 2012 et 2013

## Transport maritime

**Ports**

Tableau M1 Classification des ports, en date du 31 décembre 2013
Tableau M2 Ports pour petits bateaux et ports de pêche selon le type de gestion et la région, en date d' avril 2014
Tableau M3 Ports de plaisance du PPPB cédés par région, en date d'avril 2014
Tableau M4 Titulaires des ports pour petits bateaux et des ports de plaisance cédés, en date d'avril 2014
Tableau M5 Gestion des ports pour petits bateaux et des ports de plaisance restants, en date d'avril 2014
Tableau M6 Nombre de ports contrôlés et administrés par Transports Canada, par province, 2004 - 2013
Tableau M7 Situation de la cession des ports régionaux/locaux et des ports éloignés de Transports Canada

**Profils financiers**

Tableau M8 Situation financière des administrations portuaires canadiennes (APC), 2013
Tableau M9 Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2011 et 2012
Tableau M10 Résultats financiers des ports de Transports Canada, 2003/2004 à 2012/2013
Tableau M11 Résultats financiers des Administrations de pilotage, 2004 - 2013
Tableau M12 Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne (GCC), 2005 - 2006 à 2014 - 2015
Tableau M13 Recettes et dépenses prévues de la Garde côtière canadienne (GCC), 2014 - 2015
Tableau M14 Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2002 - 2003 à 2011 - 2012

**Main-d'œuvre**

Tableau M15 Emploi dans les administrations portuaires canadiennes, 2004 - 2013
Tableau M16 Emploi total dans les industries de transport maritime, 2004 - 2013

Tableau M17 Certificats de compétence des gens de mer par Titre de catégorie, 2013

**Flotte et pilotage**

Tableau M18 Flotte immatriculée au Canada, selon le type de bâtiment, 1993, 2003 et 2013
Tableau M19 Total des missions par Administration de pilotage et missions par pilote, 2004 - 2013

**Trafic**

Tableau M20 Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire canadien, 2004 - 2013
Tableau M21 Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2004 - 2013
Tableau M22 Trafic1 sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2004 - 2013
Tableau M23 Trafic international des navires de croisière 2004 - 2013
Tableau M24 Trafic maritime intérieur et international du Canada manutentionné par les APC et d'autres ports, 2011 - 2012
Tableau M25 Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 2003 à 2012
Tableau M26 Échanges maritimes internationaux du Canada, par marché étranger, 2003 - 2012
Tableau M27 Échanges maritimes internationaux du Canada, par région canadienne et degré de conteneurisation, 2002 - 2011
Tableau M28 Ports les plus importants du Canada manipulant le fret conteneurisé international, 2003 - 2012
Tableau M29 Échanges maritimes internationaux du Canada - les 25 premiers partenaires, 2013
Tableau M30 Principales marchandises transportées dans les échanges maritimes internationaux du Canada, par marché, 2013
Tableau M31 Durée complète d'un voyage de Shanghai vers Toronto via les ports de la Colombie-Britannique utilisant le modèle de transport ferroviaire, 2012-13

## Transport ferroviaire

**Profil ferroviaire**

Tableau RA1 Chemins de fer au Canada, 2013
Tableau RA2 Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2004 - 2013
Tableau RA3 Flotte ferroviaire, 2003 - 2012
Tableau RA4 Revenus des chemins de fer, 2003 - 2012
Tableau RA5 Emplois et rémunération annuelle moyenne dans le secteur ferroviaire, 2003 - 2012
Tableau RA6 Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 2003 - 2012

**Trafic - Marchandises**

Tableau RA7 Caractéristiques du trafic total des chemins de fer, 2004 - 2013
Tableau RA8 Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II1, 2004 - 2013
Tableau RA9 Tonnage transporté par le secteur ferroviaire1, 2003 - 2012
Tableau RA10 Chargements annuels des wagons de chemin de fer, 2004 - 2013
Tableau RA11 Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2004 - 2013
Tableau RA12 Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2004 - 2013
Tableau RA13 Volume des exportations ferroviaires par province et territoire d'origine, 2004 - 2013
Tableau RA14 Volume des importations ferroviaires par province et territoire de dédouanement, 2004 - 2013
Tableau RA15 Valeur des exportations ferroviaires par port de sortie, 2004 - 2013
Tableau RA16 Valeur des importations ferroviaires par port de dédouanement, 2004 - 2013
Tableau RA17 Les 10 plus importants postes frontaliers ferroviaires, 2004 - 2013
Tableau RA18 Volume des exportations et importations ferroviaires - maritimes, 2004 - 2013
Tableau RA19 Trafic intermodal du CN et du CFCP par type de wagons, 2004 - 2013

**Trafic - Passagers**

Tableau RA20 Passagers et passagers-kilomètres transportés par VIA Rail Canada et les transporteurs de classe II, 2002 - 2012

Tableau RA21 Voyageurs de trains de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver, 2003 - 2012

## Transport routier

### Route

Tableau RO1 Réseau routier national en 2012
Tableau RO2 Longueur du réseau routier public au Canada

### Main-d'œuvre

Tableau RO3 Emploi total dans l'industrie du camionnage, 2004 - 2013
Tableau RO4 Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage par province/territoire, 2004 - 2013
Tableau RO5 Emploi dans les services de transport de passagers par mode routier, 2004 - 2013
Tableau RO6 Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2003 - 2012

### Utilisation des véhicules légers et lourds

Tableau RO7 Statistiques provinciales sur le parc de véhicules légers, 2009
Tableau RO8 Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, par région, 2013
Tableau RO9 Étude sur l'utilisation des véhicules au Canada, statistiques sur les véhicules légers, moyennes par déplacement, 2013
Tableau RO10 Etude sur l'utilisation des véhicules au Canada, statistiques sur les véhicules légers, moyennes trimestrielles, 2013

### Camionnage - Profil et activité

Tableau RO11 Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, par région, 2003 - 2013
Tableau RO12 Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2008 - 2012
Tableau RO13 Commerce international du Canada par camion selon les groupes de produits, 2012 - 2013
Tableau RO14 Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2012 - 2013
Tableau RO15 Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2009 - 2013
Tableau RO16 Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles et autres véhicules, 2009 - 2013

### Autocars - Profil et activité

Tableau RO17 Revenus de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 2003 - 2012
Tableau RO18 Revenus totaux des exploitants de services de transport urbain, 2003 - 2012
Tableau RO19 Passagers urbains et interurbains, 2003 - 2012
Tableau RO20 Composition du parc de véhicules de transport en commun, 2003 - 2012
Tableau RO21 Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2012